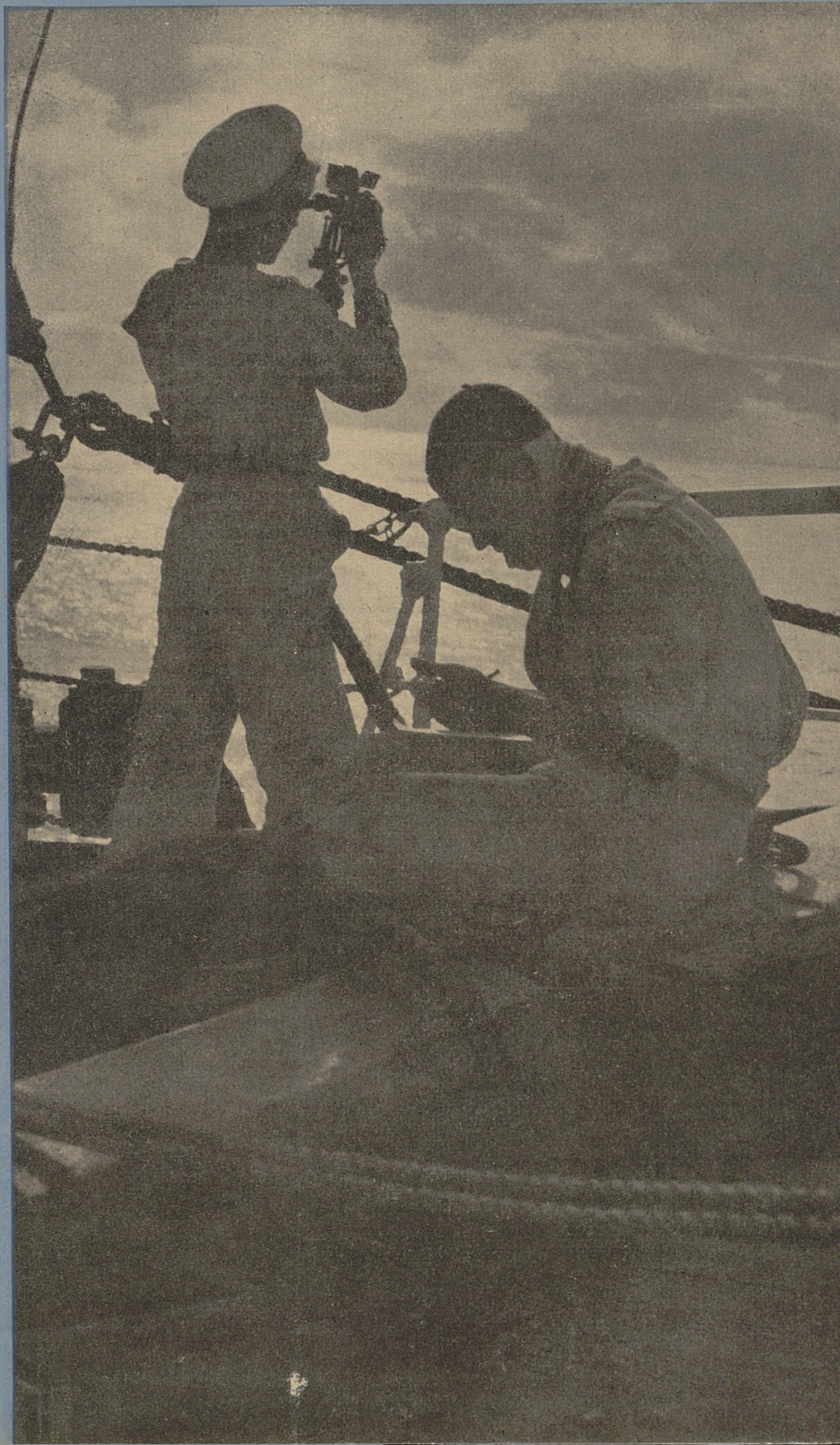
SZKWAŁ



ROK III. NR. 9

LISTOPAD 1935 R.

«ŁAPANIE» SŁOŃCA

Fot. J. Dąbkowski

A. Z. M. NA TROCKICH JEZIORACH

Organizatorem i gospodarzem obozu żeglarskiego śródlądowego był wileński oddział A. Z. M. Obóz mieścił się, jak corocznie, w schronisku L. M. K. nad jeziorami trockiemi, na tle starych ruin zamku Gedymina, obramowanych piękną przyrodą Wileńszczyzny. Uczestnicy obozu w ciągu czterotygodniowego okresu mieli sposobność zapoznać się ze wszystkiemi tajnikami żeglarskiemi, wśród różnych warunków — czy to pięknej pogody słonecznej i bezwietrznej, kiedy żagiel obwisa bezwładnie, a gładkiej powierzchni jeziora nie muśnie nawet najlżejszy powiew, czy to wśród deszczów i silnych porywistych wichrów i szkwałów. Obozy żeglarskie śródlądowe są stosunkowo bardzo nieliczne, wobec morskich, prowadzonych w Jastarni, które gromadzą setki uczestników, posiadając może większą siłę przyciągającą. Jednakże aczkolwiek nieliczne, stwarzają zato silniejszą atmosferę, wiążącą uczestników w jedną zespoloną trudem rodzinę. Kto zaś nie znał, a pozna tę piękną krainę jezior, Wileńszczyznę, z jej nieodpartym urokiem, nie prędko zatrze ten żywy obraz w swej pamięci.

Obóz obejmował przedstawicieli wszystkich ośrodków akademickich



fot. Z. Klink O zachodzie słońca

w Polsce, w których A. Z. M. rozwija swą działalność: Kraków, Warszawa, Lwów, Poznań i Wilno — reprezentowane były przez różne uczelnie i wydziały.

Szkolenie żeglarskie odbywało się na taborze L. M. K. Duży, dobrze już wysłużony w szkoleniu i stargany latami jacht «Mewa» i szereg małych jolek: «Wodnik», «Rusałka», «Świtezianka», «Goplana», «Najada», «Żuk», «Bąk», codziennie przecinało wody jeziora, nie mówiąc już o szeregu większych sloopów, używanych do szkolenia przez Ośrodek Wychowania Fizycznego, który również w Trokach ma swą placówkę żeglarską. Codziennie ta niemała flota ruszała z portu, kierowana coraz to wprawniejszemi rękami marynarzy słodkich wód, by potem z daleka połyskiwać bielą swych żagli na ciemnych wodach jeziora w różnych ćwiczeniach.

Wyszkolenie żeglarskie obejmowało większość programu dziennego, dość urozmaiconego i nieuciążliwego, a przyjemnego. Codziennie o godzinie szóstej rano budził gwizdek dyżurnego zarazem bosmana portu. Dwadzieścia minut gimnastyki na srebrnej rosie boiska, a potem ranna toaleta w jeziorze. Za chwilę znów gwizdek i już zbiórka, do której nie trzeba zbytnio zachęcać. Rozruszani gimnastyką, odświeżeni kąpielą, z niebywałą ochotą śpieszą wszyscy do łodzi, by przeprawić się do bliskich Trok, gdzie w seminarjum nauczycielskiem była kuchnia. Po śniadaniu, wyjazd na jezioro—przy pogodzie wietrznej pod żaglami, przy bezwietrznej, ćwiczenia wioślarskie. Szkolenie na poszczególnych jednostkach prowadzili sternicy A. Z. M., całość odbywała się pod doświadczonem okiem kapitana portu. Po powrocie, lekcje pływania w basenie i lekka atletyka. Wszystko pod kierunkiem wytrawnych instruktorów A. Z. S. Wileńskiego. Po pływaniu i ćwiczeniach nieco zajęć innego rodzaju: wykład teoretyczny żeglarski lub roboty linowe. Półtoragodzinny czas do obiadu przeznaczony był na odpoczynek po ruchliwem przedpołudniu. Po dobrym i obfitym obiedzie znowu 2 — 3 godzinne szkolenie żeglarskie na jeziorze,



fot. Z. Klink Przystań żeglarska

poczem siatkówka na boisku. Obfity program zajęć dziennych kończy apel wieczorny i odczytanie rozkazu. Z końcem obozu odbyło się szereg zawodów regatowych zarówno wewnętrznych, dla wyeliminowania najlepszych żeglarzy, jak i konkursowych z kursem A. Z. S. i Ośrodka W. F. dalej egzaminy na żeglarzy śródlądowych i sterników, kilka osób odbyło również spływ kajakowy po krótkiej acz bardzo malowniczej trasie z jezior Dubieńskich do Wilna.

Piękna idea A. Z. M. dąży nietylko do zapoznania najszerszych warstw z czarem i potęgą morza polskiego, ale przez obozy śródlądowe zapoznaje z tym pięknym, choć ubogim, północnym krańcem Rzeczypospolitej, uczy kochać tę opiewaną przez Mickiewicza krainę jezior, rzek i uroku nieznanej nam przyrody. Kto raz tam był, wiąże się całem sercem z pięknem i cudem tej krainy poezji.

Zbigniew Klink



fot. Z. Klink Poezja trockiego jeziora

CENA 60 GROSZY

SZKWAŁ

CZASOPISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Nr. 9 LISTOPAD 1935

KOLONJE A POLSKA

Wybuch wojny włosko-abisyńskiej nie był dla nikogo niespodzianką.

Opinja światowa mogła wyciągnąć już właściwe wnioski z dyskusyj, toczących się w Lidze Narodów między przedstawicielami Komitetu, wyłonionego przez Ligę a przedstawicielem Włoch. Motywy, uzasadniające zdecydowane stanowisko Włoch, jak ich nadmierna gęstość zaludnienia, (148 mieszkańców na km^2) potrzeba surowców i rynków zbytu—stanowiły podstawę ich żądań.

Przygotowani już do wojny Włosi sądzili, że znajdą zrozumienie u mocarstw kolonjalnych; że całą sprawę będzie można załatwić pokojowo. Na wszelki wypadek przewieźli znaczną część wojska do Afryki...

Liga nie znalazła zadawalniającego dla Włochów rozwiązania. Padły pierwsze strzały. Włosi rozpoczęli realizawać swoje postulaty kolonjalne drogą orężnej, momentami—okrutnej wojny.

Dopiero teraz mówi się na temat nietylko zlikwidowania wojny kolonjalnej, lecz rzeczowo rozważa się zagadnienia, powodujące tę wojnę.

Świat cały mówi o kolonjach. Opinje publiczne poszczególnych mocarstw wysuwają przeróżne wnioski, stwarzają pewne sugestje, którym niewątpliwie ulec muszą kierownicy polityki tych państw. Huk armat w Abisynji zarysował bowiem zmurszały gmach mozolnie zbudowany przez wielkie państwa kolonjalne.

Tem niebezpieczniejszy jest ten stan, gdy weźmiemy pod uwagę, że równowaga w układzie sił żywotnych narodów i ras została całkowicie zachwiana. Państwa o potężnych kolonjach znaczą się małym przyrostem naturalnym, zaś państwa o przeludnionych obszarach kolonij nie posiadają.

Stan ten musiał stwierdzić przedstawiciel W. Brytanji min. Hoare, który w swem przemówieniu na Zgromadzeniu Ligi Narodów mówił o konieczności stworzenia tego czynnika równowagi, jakim musi być właściwy podział surowców. Min. Hoare w stwierdzeniu przyczyn zachwiania się równowagi międzynarodowej nic nowego nie odkrył; ważnem natomiast jest, że jako przedstawiciel państwa, odgrywającego wielką rolę w życiu świata, rzucił hasło, pod znakiem którego równowaga ta może być przywrócona.

O metodach, realizujących pogląd sprawiedliwego podziału surowców, jako jedynym obecnie czynniku równowagi — jeszcze się nie mówi. W płaszczyźnie tego zagadnienia opinja światowa, uzbrojona w przeróżne humanitarno-społeczne hasła stawia natomiast różne hipotezy, zmierzające do całkowitego zadowolenia pretensyj wszystkich pokrzywdzonych państw. Niewątpliwie essay tych dyskusyj stanowić będzie rzeczowy materjał dla czynników budujących równowagę międzynarodową.

Wśród państw, będących przedmiotem tych dyskusyj światowych, na temat sprawiedliwego podziału kolonij—często wymieniana jest i Polska. Jeszcze na samym końcu, bo poza Japonją, Włochami, Niemcami. Głosy te są wynikiem propagandy kolonjalnej, rozpoczętej przez Ligę Morską i Kolonjalną, bowiem każde pismo, omawiające potrzeby kolonjalne Polski, powołuje się na akcję L.M.K. W jednym z numerów «L'Afrique Française» znajdujemy takie słowa: «Naśladując Niemcy, Polska daje znać, wprawdzie słabo jeszcze, o swoich żądaniach ekspansji». Dalej czytamy: «Polska stawia obecnie swoją kandydaturę do terenów zamorskich». Liga Morska i Kolonjalna, która istnieje od wielu lat, pragnie przekonać opinję publiczną

w Polsce o konieczności uzyskania kolonij». W prasie włoskiej jeszcze przed powstaniem zatargu włosko-abisyńskiego pisano o słuszności naszych dążeń kolonjalnych. Jeden z październikowych numerów «Polski Zbrojnej» pisze, że dziennik włoski «Provincia di Padova» podziela całkowicie żądanie Polski uzyskania mandatu kolonjalnego, wysuwane przez Ligę Morską i Kolonjalną. W uzasadnieniu słuszności tych żądań «Provincia di Padova» podaje nasz wzrost ludności i rosnące zapotrzebowanie surowców. O ile wzmianki prasy francuskiej i włoskiej w sposób istotny stwierdzają nasze żądania kolonjalne, o tyle prasa brytyjska zabarwia je na swoisty koloryt i dochodzi często do wniosków, nieznajdujących żadnego uzasadnienia w naszych zamierzeniach kolonjalnych. Takim wnioskiem jest poruszana przez jeden z numerów «The Times'a» sprawa pretensji Polski do mandatu nad Palestyną (!?).

Nigdy sprawa ta przez Polskę nie była podnoszona, jedynie tylko przez koła żydowskie różnych krajów.

To nurtujące obecnie na terenie życia międzynarodowego zagadnienie kolonjalne u nas nie ma właściwego kierunku. Prasa codzienna zamieszcza wprawdzie moc artykułów na tematy kolonjalne—lecz spełnia w tym wypadku raczej rolę sprawozdawcy, naświetlającego istniejącą wojnę i dyplomatyczne konflikty.

Brak jest zdecydowanego głosu, proporcjonalnie silnego do naszych potrzeb kolonjalnych, zarysowujących się coraz silniej na tle naszego stanu gospodarczego.

Każda akcja społeczna czy polityczna, wybiegająca w perspektywę przyszłości, musi w swym programie realizacyjnym uwzględnić młode pokolenie, co pozwoli osiągnąć trwałość rozpoczętej pracy.

Należycie doceniają to niektóre z państw zachodnich, jak Niemcy i Włochy.

Niemcy sharmonizowali w ten sposób całą machinę organizacyjną, że istnieje ścisła łączność między pokoleniem młodem, a starszem społeczeństwem.

Sprawy kolonjalne, jak zresztą wszystkie istotne zjawiska współczesnego życia niemieckiego są żywo inspirowane wśród młodzieży. Obecnie Ministerstwo Oświaty sprawę tę powierzyło wyłącznie Niemieckiemu Towarzystwu Kolonjalnemu.

Na naszym polskim gruncie sprawa zainteresowań kolonjalnych młodzieży jest kwestją ogólnie mało popularną. Młodzież wprawdzie interesuje się zagadnieniami kolonjalnemi, lecz są to wypadki, niemające nazewnątrz żadnego określonego wyrazu. Podobno był projekt wprowadzenia do studjów w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego zagadnień kolonjalnych, lecz zamarł gdzieś w urzędowych aktach.

Wyjątkiem w tej smutnej rzeczywistości życia młodzieżowego jest Akademicki Związek Morski, którego działalność obejmuje również sprawy kolonjalne. Sposób podejścia polskiej młodzieży zrzeszonej w A. Z. M.-ie ma swoiste rysy, właściwe naszej kulturze i psychice.

W uchwale, zatwierdzonej przez I Walny Zjazd Delegatów, a dotyczącej zagadnień kolonjalnych, czytamy: «Pokojowe dążenia Polski do uzyskania zamorskich kolonij nie mogą w żadnym razie mieć na celu wyzysku czy gnębienia kogokolwiek». Najbardziej może właściwy psychice polskiej, charakter akcji kolonjalnej Polski, określa następująca cytata uchwały: «Ekspansja kolonjalna Polski winna mieć na celu podniesienie kultury materjalnej i duchowej terenów kolonizowanych, podniesienie stopy życiowej ich ludności tak, by ta ekspansja nie przyniosła ujmy godności Polski i dała wyraz misji cywilizacyjnej Narodu Polskiego».

Myśl, zawarta w tych kilku zdaniach, wyraża niewątpliwie nietylko poglądy kolonjalne członków A. Z. M., lecz i całej młodzieży polskiej.

Zawierając w sobie umiar potrzeb realnych z pojęciami humanitarnemi, zgodna jest z naszym swoistym duchem narodowym.

Trudno jest w tej chwili przewidzieć jakie będzie rozwiązanie problemu kolonjalnego. Czy państwa posiadające kolonje zechcą się niemi podzielić na korzyść innych w imię sprawiedliwości i słuszności? Na to odpowie najbliższa przyszłość.

A tymczasem w polskiem społeczeństwie tak wśród młodych, jak i starszych, musi skrystalizować się nieustępliwe dążenie do uzyskania terenów zamorskich. Przemawia za tem proste rozumowanie, oparte na braku rynków zbytu i nadmiernym przyroście naturalnym.

Stanisław Zadrożny

PRAKTYKA ŻEGLARSKA

NIE NALEŻY...

— ...rozpoczynać zwrotu przez sztag przy pomocy steru. Zwrot powinniśmy rozpocząć żaglami i dopiero gdy statek rozpocznie zawracać na wiatr, bardzo powoli kładziemy ster na odpowiednią burtę. W miarę malenia szybkości pióro sterowe odchylamy coraz więcej, nigdy jednak nie więcej, jak 45% od płaszczyzny diametralnej statku.

— ...przy zwrocie przez sztag wynosić zawcześnie przedniego sztaksla na poprzednią burtę w celu dopomożenia statkowi do przejścia na inny hals. Większość jachtów obywa się bez tej pomocy; na szalupach i na statkach żaglowych zwykle jest to niezbędne: musimy wówczas uważać, aby wynoszenie sztaksla na hals poprzedni nie odbywało się wcześniej, zanim statek nie dojdzie do linji wiatru, oraz aby nie trzymać na tej burcie sztaksla za długo, co niepotrzebnie hamuje szybkość statku. Trzeba uważać, by przy wynoszeniu sztaksla nie tworzył on z płaszczyzną diametralną statku kąta większego od 45%, byłoby to niepotrzebnem hamowaniem statku. Z tego samego względu nie należy wynosić bezan żagla — wystarczy ściągnąć go szkotami do środka. Wynosić bezan żagiel (na burtę przeciwną niż sztaksel (można ewentualnie dopiero wówczas, gdy statek zacznie cofać się wstecz.

— ...zapominać o zmianie położenia steru przy zwrocie przez sztag, jeśli statek wykonuje zwrot z biegiem wstecznym.

— ...dopuścić przy zwrocie przez rufę na silnym wietrze, aby statek po przejściu linji wiatru rufą miał ściągnięte grota szkoty. Na małej jolce należy nawet zmusić statek sterem do posuwania się fordewindem do czasu wyluzowania grota na hals przeciwny. Dopiero po wyluzowaniu grot żagla możemy łagodnie zawrócić na nowy hals — unikniemy przewrócenia żaglówki.

— ...przy refowaniu żagli utracić szybkości. Refowanie na jednomasztowej żaglówce robimy «na raty» — półzwrotami, co trochę przerywając dla odpadnięcia i nabrania szybkości. Na statku dwumasztowyn refujemy w bejdewindzie, płynąc na pozostałych żaglach.

— ...po wypadnięciu człowieka za burtę zakręcać natychmiast w jego stronę. Dzięki pewnemu promieniowi cyrkulacji, jaką każdy statek musi zatoczyć, przeszlibyśmy wtenczas w pewnej odległości od tonącego. Należy spokojnie wykonać, właściwy dla danego kursu względem wiatru, manewr, wyczekując swoje kilka sekund na starym kursie (najkrócej w bejdewindzie). Ale ma to być dosłownie *kilka sekund,* nie można w żadnym wypadku odchodzić zbyt daleko od tonącego. Jeśli sternik czuje, że stracił orjentację, niech natychmiast stanie w dryf, a potem poweźmie taką, czy inną decyzję. Namyślanie się podczas tego, jak statek szybko oddala się od tonącego, doprowadzi do pewnego stracenia tonącego z oczu.

— ...w żadnym razie mieć ściągniętych szkotów, lub nawet tylko słabo wyluzowanych szkotów żagli, gdy chwyciliśmy się już boi cumowej. Przy stawaniu na boi zrzucamy żagle począwszy od dziobu.

— ...odbijając się od boi lub zdejmując się z kotwicy, stawiać żagli począwszy od dziobu. Zanim nie odczepimy się od boi (kotwicy) grota szkoty powinny być luźne.

— ...dobijać pod żaglami do nabrzeża, jeśli wiatr wieje pod znacznym kątem w stosunku do tego nabrzeża (przyciska do nabrzeża).

— ...dobijając do nabrzeża zapominać o tem, by wiatr zupełnie i całkowicie z żagli wypuścić.

— ...pod żadnym pozorem po wywróceniu się żaglówki od niej odpływać.

— ...rzucać kotwicy, gdy statek zatrzymał się w miejscu. Kotwicę rzucamy przy małym biegu naprzód lub wstecz.

— ...po osadzeniu statku na mieliźnie z wiatrem spóźniać się ze spuszczeniem natychmiastowem żagli i zawiezieniem kotwicy w odpowiednim kierunku.

— ...odchodząc od nabrzeża kłaść odrazu steru na burtę. Możemy sobie wówczas uszkodzić rufę, która zostanie sterem przyparta do nabrzeża.

— ...trzymać zbyt ostro, lawirując w bejdewind; w przeciwnym wypadku zanadto nas zdryfuje. W razie wątpliwości, w razie braku odpowiedniej wprawy i wyczucia, można przyjąć za zasadę: «lepiej pełniej i szybciej, niż ostrzej i z dryfem».

— ...stawiając czworokątny żagiel skośny wybierać na sztywno najpierw pikfał.

— ...czynić statku samosterownym w samotnej żegludze. Nie należy lekceważyć sprawy uwiązania wachtowego przy samosterowności statku.

— ...dopuścić, sterując fordewind, aby statek skręcał z kursu w tę stronę, na którą jest wywalony bom żagla

Jan Kuczyński



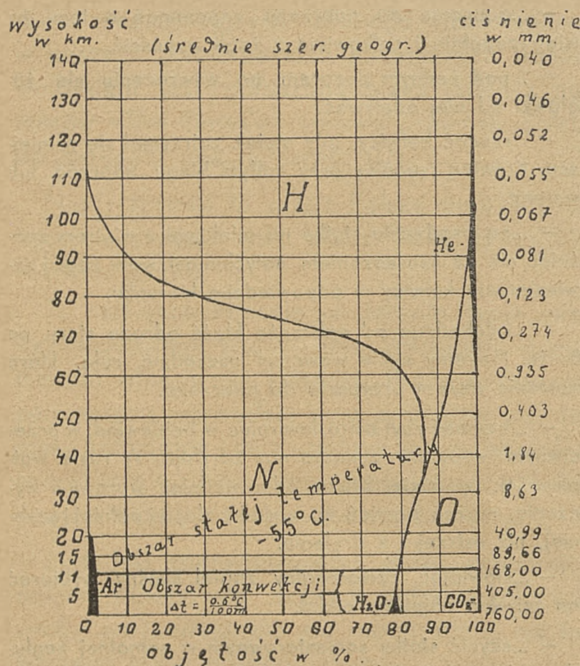
Odmierzanie kursu

fot. Leszek Wieleżyński

ATMOSFERA

1. Grubość atmosfery. 2. Budowa i skład atmosfery na różnych wysokościach. 3. Ciężar atmosfery. 4. Skład powietrza. 5. Pył atmosferyczny. 6. Atmosfera jako kolojd. 7. Osadzanie pyłu i innych zawiesin atmosferycznych. 8. Organizacja badań meteorologicznych.

1. Warunkowo tylko można mówić o górnej granicy mas gazowych, skupionych wokół ziemi, dzięki jej przyciąganiu, ponieważ masy te, o rosnącym stopniu rozrzedzenia w miarę oddalania się od ziemskiej powierzchni przechodzą w nader rozrzedzony ośrodek gazowy, wypełniający przestrzeń międzyplanetarną prawdopodobnie niepostrzeżenie. Umówiwszy się przez meteorologiczną granicę atmosfery rozumieć wysokość na której jeszcze obserwuje się jakiekolwiek ze znanych zjawisk meteorologicznych, możemy dziś terminowi temu przyporządkować 1000 km., na tej bowiem wysokości były obserwowane ostatnio jednolite, nieruchome smugi zorzy polarnej, która jest jak wiemy, wyładowaniem elektrycznem w gazach rozrzedzonych, powodowanem przenikaniem do ziemskiej atmosfery naładowanych cząstek materjalnych pochodzenia słonecznego.



2. Sondowania atmosfery zapomocą balonów zaopatrzonych w przyrządy samopiszące, rozpoczęte w końcu XIX w. i doprowadzone dziś do wysokości 36 km., wykazały niejednolitą strukturę atmosfery. Wykazały one mianowicie, że temperatura spada tylko do pewnej wysokości (6 km. na biegunach, 10–12 km. w średnich szerokościach, 16–18 km. w pobliżu równika, potem zaś zachowuje wartość stałą lub nawet nieco wzrasta. Wyróżniamy przeto dziś dwa piętra atmosfery: dolne, ze spadkiem temperatury 0,5⁰ – 0,7⁰ na każde 100 m. wzniesienia, zwane troposferą, w którem występują stale wznoszenie się i opuszczanie mas powietrza oraz procesy skraplania pary wodnej i górne, nacechowane izotermją oraz brakiem prądów pionowych i pary wodnej, zwane stratosferą. O stanie dalszych mas atmosfery mamy do dziś informacje pośrednie, pozwalające na rozmaitą interpretację, oto dwie z nich: Lindemann i Dobson biorąc pod uwagę natężenie blasku «gwiazd spadających», szybkość ich ruchu oraz wysokość ich zapalania się i gaśnięcia w atmosferze wnoszą, iż powyżej 50 km. temperatura jest stosunkowo wysoka i wynosi +30⁰. Wegard uwzględniając obecność prążka zielonego w widmie zórz polarnych oraz własne doświadczenia optyczne nad zawiesiną azotu krystalicznego, jej właśnie przypisuje ten prążek, kwalifikując temperaturę górnych warstw atmosfery do rzędu temperatur zestalonego azotu.

Co dotyczy składu atmosfery, to biorąc za podstawę prawo Daltona dochodzimy rachunkowo do przytoczonego wykresu. Już sama strona dźwiękowa mogłaby nastawić niektórych na ten «daltonizm» krytycznie, jeśli zaś uwzględnimy spostrzeżenia to wypadnie nam stwierdzić, że skład całej troposfery jest stały. Prądy pionowe warunkują dobre wymieszanie troposfery. Pozatem w troposferze para wodna, której ilość waha się objętościowo od 0% do 4% zupełnie nie daje się podporządkować prawu Daltona. Troposferę zaś tylko znamy dość dokładnie. Obserwacje widma słonecznego wskazują na obecność nad troposferą pewnych ilości ozonu, gaz ten bowiem pochłania ca 5% promieniowania słonecznego o długości fali poniżej 300 mμ. Zjawisko odbijania się fal radjowych oraz zorze polarne wskazują na obecność w górnych warstwach atmosfery znacznych ilości elektronów (pochodzenia słonecznego), zaś badania nad widmami tych zórz przemawiają za obecnością azotu i tlenu.

3. Wskutek przyciągania ziemskiego, które warunkuje ciężar wszystkich ciał materjalnych przeto i cząstek gazu atmosferycznego, atmosfera uciska powierzchnię ziemi. Cała powierzchnia kuli ziemskiej podlega uciskowi całej atmosfery, który jest równy ciężarowi atmosfery, część zaś ziemskiej powierzchni uciska słup atmosfery o przekroju równym tej powierzchni. Wiemy z fizyki, że t. zw. normalne ciśnienie atmosferyczne równoważy ciężar słupa rtęci o wysokości 760 mm., to pozwala na wyznaczenie ciężaru słupa atmosfery o przekroju 1 cm.² (= 1033 gr.), 1 m.² (= 10,3 ton), wreszcie ciężaru całej atmosfery (= ca 5.10^{18} kg.). Sposób oznaczenia ciężaru w mm. słupa rtęci zaciemnia rachunki w których zwykle siłę wyraża się jednostką pochodną układu c. g. s., czyli dyną, przeto na wniosek meteorologa norweskiego Bjerknesa wprowadza się obecnie jako jednostkę ciśnienia atmosferycznego miljon dyn na cm.², czyli bar (1 bar = 10^6 dyn. cm.$^{-2}$; 1 milibar = 10^{-3} bara). Ciśnienie atmosferyczne w miarę podnoszenia się nad powierzchnię ziemi maleje; analiza matematyczna okazuje, że jeśli wysokość punktów nad powierzchnią morza rośnie arytmetycznie, to ciśnienie maleje geometrycznie. Więc gdyby np. cała atmosfera posiadała temperaturę 0⁰, to na wysokości 5540 m. ciśnienie stanowiłoby połowę ciśnienia u powierzchni morza, na wysokości dwukrotnie większej – stanowiłoby jedną czwartą początkowego i t. d. W rzeczywistości zaś spadek ciśnienia z wysokością postępuje jeszcze szybciej, gdyż w górnych warstwach atmosfery temperatura ma wartości ujemne.

4. Powietrze atmosferyczne jest mieszaniną gazów zasadniczych: azotu, tlenu, argonu a także pary wodnej i dwutlenku węgla. Nadto w skład powietrza wchodzą drobne ilości helu, wodoru oraz bardzo drobne ilości neonu, xenonu i kryptonu. Pozatem powietrze zawiera zmienne ilości emanacji radu, toru, aktynu oraz ozon, amonjak i rozmaite tlenki azotu. Wreszcie jest zawieszony w powietrzu pył rozmaitego pochodzenia. Gazy zasadnicze są w dolnych warstwach powietrza dobrze wymieszane i analiza powietrza wykazuje stale następujący skład:

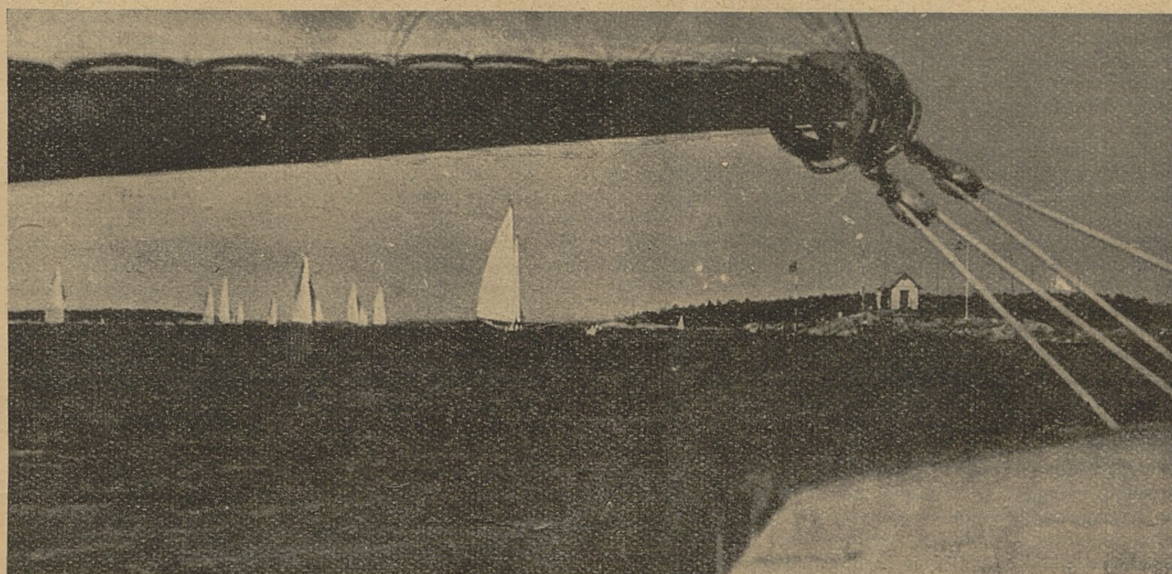
	objętościowo %	wagowo %
N	78,1	75,5
O	21,0	23,2
Ar	0,9	1,3

Ilość pary wodnej jest bardzo zmienna i w dolnych warstwach waha się objętościowo od prawie 0% podczas chłodów polarnych, do 4% w upalny, parny dzień; CO_2 wykazuje wahania minimalne i ma średnią wartość (objętościowo) 0,03%.

5. Najważniejszemi cząstkami pyłu atmosferycznego są cząstki soli mineralnych, które dzięki higroskopijności stanowią jądra kondensacji pary wodnej i mogą dawać początek kropelkom wody w powietrzu, minimalnie przesyconem lub nawet tylko nasyconem parą, podczas gdy pozostałe cząstki pyłu atmosferycznego mogą kondensować parę tylko przy pewnem dość znacznem przesyceniu. Pył dostaje się do atmosfery bądź z wody morskiej, której kropelki porywa wiatr podczas falowania i przyboju, następnie krople te parują pozostawiając cząsteczki soli, bądź prądy powietrzne unoszą z powierzchni ziemi pył skalny i cząstki gleby), nadto atmosfera otrzymuje znaczne ilości dymu. Potężne wybuchy wulkaniczne wyrzucają nieraz w atmosferę ogromne ilości drobnego pyłu wulkanicznego, pył ten sięga do 50 km. wzwyż, spowija nieraz całą ziemię, powodując wyraźne zmętnienie atmosfery na rok i dłużej. W górnych warstwach atmosfery dominuje pył kosmiczny (w stosunkowo małych ilościach). Nadto atmosfera zawiera pewną ilość pyłu organicznego jak bakterje, spory, pył kwiatowy etc. w ilościach zmiennych (np. bakterji przypada średnio w 1 m^3 powietrza: nad Atlantykiem 0,6, na wysokich górach 1, w Paryżu 3480, w starych częściach Paryża 36000, w Warszawie na ulicach Towarowej i Żelaznej 60.000).

6. Osadzanie pyłu atmosferycznego odbywa się pod wpływem grawitacji. Prędkość padania zależy tu od średnicy cząstek (np. dla kropelek rzędu składowych chmur, czyli średnicy ok. 10^{-4} cm. prędkość ta wynosi ok. 10 cm/godz.). Gdyby w atmosferze nie miały miejsca prądy pionowe, to zawiesina atmosferyczna uległaby stopniowo osadzeniu takiemu, jakie zachodzi w zamkniętych pomieszczeniach o spokojnem powietrzu. Ale w atmosferze stale występują prądy pionowe, które tylko rzadko dopuszczają do osadzenia pyłu. Atmosfera, w szczególności zaś troposfera jest zwykle w stanie uwarstwień. Warstwy o znacznym stosunkowo spadku temperatury z wysokością są poprzedzielane warstwami izotermicznemi, lub warstwami posiadającemi inwersję termiczną. Tylko w pierwszych warstwach występują prądy wstępujące i zstępujące, czyli ma miejsce t. zw. turbulentny stan powietrza, przeto zawiesina warstw pozostałych szybko opada i wskutek tego warstwy o izotermji i inwersji są stosunkowo czyste. Najodpowiedniejszemi więc warstwami dla kondensacji pary są warstwą o znacznym spadku temperatury z wysokością. To prawdopodobnie tłumaczy piętrową strukturę chmur w troposferze, obserwujemy tam mianowicie warstwy, w których naiczęściej występuje kondensacja, są zaś one poprzedzielane warstwami bez chmur. Wskutek osadzania pyłu atmosferycznego z niejednakową prędkością, zależnie od rzędu wielkości jego cząstek, jest on nierównomiernie rozmieszczony w atmosferze: większe cząstki przeważają w dolnych warstwach, mniejsze — w górnych. Jak wkrótce przekonamy się, aktywność kondensacyjna cząstek zależy od ich wielkości, to także może przyczyniać się do piętrowego rozmieszczenia chmur w troposferze.

Bogdan Cwilong



fot. Leszek Wieleżyński

Żagle na horyzoncie

O JUTRO A. Z. M.

Byliśmy wszyscy w obozie. Prawie wszyscy. Jednym podobało się bardzo, drugim mniej. Garść ostatnich, to nieliczni, zresztą, ludzie, wychowani w cieplarnianej atmosferze maminsynkostwa, którzy przybyli na obóz, aby *pojeździć* sobie jachtami, tak, jak jeździ się w pogodny, słoneczny dzień dorożką, lub otwartą taksówką w Aleje Ujazdowskie. O tych jednak nie chodzi. Ważna jest tylko pierwsza gromada, świadomie, z rozmysłem skupiona pod banderą Akademickiego Związku Morskiego. Gromada, zawarta w ramach tej organizacji dla pewnych wartości, które wynagradzają jej dobrowolne zrzeczenie się części swojego ja, czego zawsze wymaga intensywne życie w jakiejkolwiek społeczności.

Temi rekompensatywnemi wartościami w A. Z. M. będzie zarówno możność zapoznania się z interesującemi kwestjami morskiemi, przebywania w środowisku o podobnych poglądach, jak i zamorska wyprawa jachtowa. Trzeba przyznać, że ten ostatni czynnik w dużej mierze pomnaża zastępy Azetemowców. Jest to zupełnie naturalne i pomyślne. Naturalne, bo któż, jeśli nie młodzież, ma być wrażliwy na piękno przeżyć, któremi obdarowuje żeglarzy najbardziej szlachetny sport—jachting i dalekie kształcące podróże? Pomyslne, bo ludzie ci, zżyci z morzem, stanowią właściwy teren do szczepienia ideologji jakiegokolwiek czynu morskiego, bardziej podatny, aniżeli pozostałe masy.

Młodzież, czuła na wołanie morza, zasila żeglarskie obozy A. Z. M., aby z pokładów jachtów «Poświst», «Szkwał», «Swarożyc»—poznać się z morzem.

Część z nich ogarnia wzrokiem zatokę, inni włóczą się po Bałtyku. Niektórzy—szczęśliwcy—płyną po złote runo przeżyć—na morze. Potem wracają. Wracają do książek, skryptów, sal wykładowych, biur, redakcyj. Między książki coraz częściej zabłąka się jakaś powieść morska, zbiorek poezyj marynistycznych, a w czasopisma — almanachy żeglarskie, wydawnictwa poświęcone morzu. Bliższe staną się, niezauważone dawniej, notatki o Gdyni, handlu morskim, bardziej zrozumiałe po cyklu przystępnych wykładów, opracowanych przez sekcje A. Z. M.

I tak powoli wejdzie człowiek w tryby organizacyjne związku, który powstał po to, by w ogromnych rzeszach młodzieży akademickiej budzić uświadomienie morskie.

Budzić uświadomienie morskie... I co dalej? Czy puszczać w życie ludzi, obciążonych nabytkiem zagadnień zbyt ważnych, by sami sobie radzili z zasobami wiadomości, sami je zużytkowali w studjach czy pracy? Czy, ze swej strony, organizacja spełnia swą rolę, dając tylu a tylu setkom możność pływania na jachtach, poznania morza jako żywiołu, i teoretycznie jako ewentualnego terenu przyszłej pracy? Słowem—czy budzenie świadomości morskiej śród młodzieży jest ostatecznym celem A Z. M.? Czy, osiągnąwszy ten cel, można stwierdzić zadawalający stan rzeczy i spocząć na laurach?

Na te pytania odpowiedzą najlepiej uczestnicy ankiety, którą oddział warszawski A. Z. M., opracował dla swoich uczestników i młodzieży akademickiej.

Jasne jest, że mamy już za sobą swoistego rodzaju czterolecie konsolidacji, krystalizowania się pewnych form organizacyjnych, ideologicznych i metodyki podstawowych działań A. Z. M. Realizacja zamierzeń, wyłoniona przy powstawaniu organizacji, poszła wartkim torem. Dzisiaj, po tak krótkim czasie istnienia, ocenia się naszą pracę i nasz dorobek, odnosząc się z uznaniem do prądu, zmierzającego do uprzystępnienia żeglarstwa młodzieży akademickiej. Prasa niejednokrotnie stwierdza, że «pod tym względem wielkie zasługi ma Akademicki Zw. Morski...» (I. K. C. z dn. 1.X 35 r.). Między innemi Gazeta Polska przyznaje, że A. Z. M. «żywiołowo rozwijające się zrzeszenie młodzieży», wysunął logiczny postulat masowości w żeglarstwie. Rocznik Sportowy z b. r. podkreśla nasz duży rozmach przy wystąpieniu na arenę żeglarstwa polskiego.

Przychylna jednak nam opinja, oceniając pozytywnie dokonaną pracę na podstawie porównania naszego dorobku z dorobkiem innych organizacyj, nie docenia naszej roli, naszego zadania stawiając nas w jednym rzędzie z innemi organizacjami sportowemi, co z jednej strony może być zaszczytne, ale dla nas niepożądane. Nie jesteśmy przecież wyłącznie organizacją sportową. Tego uzasadniać nie trzeba. Nasze zadania są tak duże, A. Z. M. ma tyle do zrobienia w Polsce, że raczej zastanowić się trzeba, dlaczego nasza szeroka działalność jest jeszcze tak szczupła, dlaczego liczymy się na tysiące, a nie na miljony? Z drugiej strony pomyśleć trzeba, czy moglibyśmy te miljony,—no, może nie miljony, ale setki, dziesiątki tysięcy młodzieży—obsłużyć, choćby narazie, wystarczającym taborem żeglarskim, skoro teraz przy posiadanej ilości członków, okazuje się on niewystarczający, skoro liczba członków rośnie z roku na rok ogromnie.

O tem, na jakie trudności napotykają starania o powiększenie taboru, świadczy chyba najwymowniej powolny stosunkowo wzrost liczby jednostek pływających. Bezwzględnie, posiadany przez nas tabor objektywnie jest duży, gdy jednak weźmie się pod uwagę nasze zadania i związane z niemi konieczne metody szkolenia, liczba jego pozostawia wiele do życzenia.

Ważnym momentem będzie rzeczowe zastanowienie się nad możliwością powiększenia taboru w dzisiejszem stadjum. Może pomógłby tu jakiś gromadny wysiłek, dobrowolne opodatkowanie się, trudne ze względu na stosunki materjalne młodzieży studjującej, z której składa się A. Z. M., lecz nie przekraczające granic możliwości.

Rozwój nasz jest pod wieloma względami hamowany, co jest tem dziwniejsze, że inne państwa całą swą uwagę, cały wysiłek kierują ku młodzieży, od niej zaczynają propagandę morską i kolonjalną, jej dając wszelkie możliwości, udogodnienia, ułatwienia, opiekę moralną i materjalną w pracy na terenie morskim.

Na tle ogólnoeuropejskiego ruchu morskiego młodzieży, traktującego żeglarstwo jako jeden z etapów przysposobienia morskiego, ciekawie wygląda działalność A. Z. M., odrębna od działalności innych związków żeglarskich w Polsce.

Ankieta, zorganizowana przez oddział Warsz. A. Z. M., w ogólnym stosunku młodzieży do zagadnień morskich stwierdzi, jak daleko poza własne podwórko wybiegają nasze zainteresowania. Czy nie są nam obce przypadkiem zapatrywania na tę sprawę naszych sąsiadów, czy wogóle docierają one do naszej świadomości? Słowem, czy sięgamy po wiadomości o propagandzie, pracy, twórczości i dorobku morskim innych narodów, i gdzie ich szukamy? Zadaniem tego punktu ankiety ma być stwierdzenie, czy młodzież nasza czyta cokolwiek o jachtingu, żeglarstwie, morzu i t. p. Czy zna wogóle literaturę morską? Niepodobna przecież pomyśleć, aby, garnąwszy się do żeglarstwa, nie interesowała się jego rozwojem, aby, uprawiając je dla piękna wrażeń, nie upodobała sobie «rejsów przez literaturę morską».

Odpowiedzi na ten punkt ankiety albo potwierdzą, albo obalą mniemanie o ogólnej ignorancji społeczeństwa w stosunku do naszej rodzimej twórczości marynistycznej. Może śród setek uczestników ankiety znajdzie się pewien procent, który, oprócz Conrada, Londona, wymieni, obok Żeromskiego i Zaruskiego, nazwiska marynistów polskich, których mieliśmy sposobność poznać, choćby pobieżnie, z essayów literackich «Szkwału».

Stosunek myślowy do żeglarstwa, do nastawienia A. Z. M. względem niego, a także do zagadnień kolonjalnych—handlu morskiego,—osnowy prac dwóch, poza sportowo-żeglarską, sekcyj A. Z. M.,—ewentualna chęć zreformowania tych sekcyj,— będzie stanowił pewnego rodzaju podstawę selekcji, wartościujących uczestników, ankiety i podstawę zorjentowania się, jakim materjałem rozporządza w danej chwili A. Z. M.

Zebranemi odpowiedziami na ankietę, podzielimy się z czytelnikami w jednym z następnych numerów «Szkwału».

Wanda Karczewska

MORZE W LITERATURZE PIĘKNEJ

POD REDAKCJĄ ZBIGNIEWA JASIŃSKIEGO

K. W. ZAWODZIŃSKI – KRYTYKUJĄCY SZCZUR LĄDOWY

Nie bardzo rozumiałem J. Stępowskiego, autora nagrodzonej przez Warszawskie Tow. Literatów i Dziennikarzy *Legendy o masztowej sośnie* ¹), gdy, pisząc o książce Conrada «*Zwierciadło Morza*» (*Szkwał* nr. 8/35), nazwał K. W. Zawodzińskiego «krytykującym szczurem lądowym». Rzecz jednak się wyjaśniła: oto, wertując wydany niedawno *Rocznik Literacki za rok 1934*, na str. 57. znalazłem skandaliczną ocenę *Legendy* przez K. W. Zawodzińskiego.

Że krytyk ten nadesłane mu do oceny książki czytuje w antraktach między dwiema łyżkami obiadowej zupy, łego można było się domyśleć po jego, jakże często niewybrednych w swej bezkompromisowej arbitralności, charakterystykach poetów. Istnieją jednak pewne, ustalone dobremi obyczajami, granice, których krytykowi przyzwoitemu—przekraczać nie wolno: w imię literackiego objektywizmu, którego brak powoduje nieraz krzywdy moralne i materjalne, jakie niesumienny krytyk wyrządza nietylko poecie, lecz także ideałom, przezeń wyznawanym.

K. W. Zawodziński granice te przekroczył i zabrnął nazbyt daleko. Można byłoby z powodzeniem zignorować i milczeniem pominąć ten, powiedzmy, gruby nietakt krytyka, gdyby ocena jego opublikowana została gdzieindziej, a nie w tak poważnem wydawnictwem, jak *Rocznik Literacki*, będący zwierciadłem całorocznego życia literackiego Polski (w wypadku Stępowskiego—zwierciadłem spaczonem). Dlatego, nie z chęci polemizowania z autorem chybionej oceny, lecz aby choć w części naprawić krzywdę, wyrządzoną Stępowskiemu i marynistyce, wespół z czytelnikami *Szkwału* rozbierzemy K. W. Z. i jego recenzyjkę po kawałku, do naga.

*

1. K. W. Z., wskazując na « «straszliwą symbolikę» upadku smaku i krytyki w Polsce dni naszych» — w sposób niesmaczny i bezkrytyczny cytuje *Legendę* Stępowskiego jako dowód grafomaństwa. «Ze strony tematycznej»—zaczyna K. W. Z.—jest to «kombinacja Pola, Zegadłowicza i *Wiatru od morza* (Smętek, rozwój akcji przez wieki)»...

Jakże śmieszna gafa, i to na samym początku wynurzeń! Gdyby K. W. Z. znał choć trochę literaturę, związaną z polskiem morzem, to wiedziałby, że Smętek, ów (jak określa Stępowski) «zły trapiduch w zabobonach kaszubskich», ów rybacki Smantek, który do dziś dnia Konkolom i Budziszom rwie sieci i wybiera flondry,—nie jest postacią, stworzoną przez Żeromskiego. Spotkać go można w starych rocznikach *Gryfa*, w klechdach ludowych, zebranych przez Z. Rabską, A. Sikorską, L. Wolańczyka czy J. Watra-Przewłockiego (zbiór ostatniego nosi nawet tytuł: *Smętek-zwodnik*). W. Sieroszewski, prezes Polskiej Akademji Literatury, tak pisze w wydanej przez L. M. K. broszurze *O polską siłę zbrojną na Bałtyku*: «Wspomnienia» (dawnych podbojów germańskich) «żyją po dziś dzień w wyobraźni ludu pomorskiego, w postaci czarta Smętka». Tenże Smętek występuje w *Przygodach Krzysztofa Arciszewskiego* J. B. Rychlińskiego, wcielony w Smętka-Rychlika, złego ducha bohatera opowieści. Gdyby K. W. Z. uważniej przeglądał nadsyłane mu nieoględnie do oceny książki, to w zbiorku *Ziemia i morze* L. Urbańskiej, — którego pozycja bibljograficzna widnieje w dziale liryki tegoż *Rocznika Literackiego za rok 1934*,—zaraz w drugim wierszu niewątpliwie zauważyłby zdanie: «O, nie tutaj, gdzie (...) zwleka Smętek podstępne, tajemnice farby...» i t. d. Smętek bowiem jest postacią, związaną z morzem, i tak samo popularną, powszechną i niczyją, jak syrena lub djabeł.

Co do «rozwoju akcji przez wieki», nie wiem, jaką tu łączność zoczył K. W. Z. w poemacie Stępowskiego z utworami Pola czy Zegadłowicza? Wiem zato, że gdyby autor *Legendy* zamiast postaci Smętka wprowadził np. Syrenę, wówczas K. W. Z., chorobliwie dopatrując się wpływów, wszystko jedno: czyich, określiłby to jako... ze strony tematycznej kombinacja greckiej mitologii, świstawki okrętowej Kolumba i magistratu st. m. Warszawy.

2. «Pod względem stylu» — pisze dalej K. W. Z. o *Legendzie*—«raczej «rozstylu», «rozmodlenie», w «rozkolebę», młodopolskie słowotwórstwo (maszt «wysłużebnych») do wiersza»...

Jakże łatwo z pięknej całości dużego poematu, mieszczącego zgórą siedemset wierszy, wyrwać trzy mniej szczęśliwie dobrane przez autora słówka, które, ogołocone z reszty zdania, same nic nie mówią,—dodać do tego w cudzysłowie własny «rozstyl»—i tą podstępną sztuczką wmówić w czytelnika, że cały poemat jest właśnie taki, jakim go chciałby mieć złośliwy krytyk: «...w całości pretensjonalnej ekspresji, w strofach, gdzie sens tonie w wysłowieniu zawikłanem dla metafory, a jeszcze bardziej dla rymu»...

Spośród przeszło dwustu pięćdziesięciu (a wszystkich, bez wyjątku, dodatnich) recenzyj o *Legendzie*, nadesłanych do naszej redakcji przez Informację Prasową Polską, zacytuję fragmenty z kilku bardziej ciekawych.

S. Essmanowski (*Pion*, nr. 16/35) uważa iż *Legenda* «jest interesującą i udatną próbą przystosowania stylistycznego tworzywa współczesnej poezji do zapomnianej już trochę formy epickiego rapsodu (...). Szczególny wdzięk posiada świeża, żywa metafora, dobyta z materjału archaizowanej mowy, do której poeta (...) ma szczególną predylekcję, ale i—uzdolnienie». — Z. Rabska pisze (*Kurjer Warsz.*, 11 XII 34): Język Stępowskiego «jest opromieniony najpiękniejszemi tradycjami polskiego słowa (...). Strofy poematu, nasycone treścią żywą, istotną, dźwięczną jak metal szlachetny, bez jakiejkolwiek domieszki sztucznie skleconego neologizmu». — R. Brandstaetter (*Opinja*, 12.II 35): «Stępowski, rasowy narrator, umiejący doskonale budować powolne, miarowe zdania poetyckie i objektywizować osobiste wzruszenia, już samym spokojnym nurtem opowiadania stwarza atmosferę poważnej, rozlewnej epiki, płynącej głębokim rytmem heroicznych tonacyj i akordów».—J. Ronard-Bujański (*Czas*, nr. 115 35): Archaizmy Stępowskiego «jakże soczyście zabarwiają dźwiękowość poematu. Zachowując jednak tę tonację stylową, zdołał autor wpleść w konstrukcję utworu niejakie unerwienie współczesnej rytmiki, umiał stworzyć przerzuty, które muszą przykuwać współczesnego czytelnika. Ta metoda tworzenia (...) wymagała (...) nietylko odczucia siły i walorów języka staropolskiego, ale i zrozumienia, i znajomości techniki współczesnej wersyfikacji. Umiar, takt, z jakim Stępowski przeprowadził to «zaślubienie formalne» — przeszłości z teraźniejszością — godne jest podkreślenia uwagi teoretyków poetyki».

Oczywiście, dr. Ronald-Bujański nie myślał chyba o K. W. Z.

Śród tylu pochlebnych ocen nie brak było, jak zwykle w ocenach krytycznych, i zarzutów, objektywnych

¹) Nagroda im. ś. p. Jerzego Szareckiego dla pisarza marynisty.

jednak i kulturalnie zaaplikowanych poecie. Brandstaetter zarzuca Stępowskiemu, że wpada w «kwiecisty barok, rozsadzający od wewnątrz formalną spoistość utworu (...), ale te usterki nie decydują o ogólnej ocenie całego poematu». — W. Rogowicz (*Kurjer Poranny*, 7.I 35) uważa, iż *Legenda*, «owoc rzetelnego talentu», jest nierówna artystycznie. — Ja sam wreszcie pisałem (*Szkwał*, nr 1/R.III): «Szkoda, że poemat nie został zakończony» (wspaniałą) «pieśnią o Gdyni, bo potem siła jego słabnie i wiotczeje (...), — a na tem chyba autorowi nie zależało».

Niech to jednak Stępowskiego nie martwi. Bo — według słów J. B. Rychlińskiego (*Morze*, nr. 2/35)—«łatwo wzorem krytyków idąc wygodną koleiną myśli, musztrować autora, besztać go jak sierżant rekruta za niedopięty guzik»... Bo — «ktoś stanął u kotwicznego łańcucha, który wszyscy wybieramy «ręka za ręką», ktoś zrozumiał naszą radość z tego, że kotwica drgnęła i od dna się odrywa».

3. Ktoś jednak inny, nie mając w sobie dość jasności, by radość tę odczuć lub zrozumieć, w *Roczniku Literackim* napisał o pięknym poemacie, że jest «zasilony tą potworną terminologją żeglarską holendersko-rosyjską (...), w którą «z lekkiej ręki gen. Zaruskiego» ubrała się powstająca marynarka polska, jak kacyk murzyński w wysłużony mundur admirała»...

Gdyby K. W. Z. choć trochę znał się na sprawach morza, a nie był tylko krytykującym szczurem lądowym, to wiedziałby, że: — A) Marynarka polska nie posiłkuje się żadną «holendersko-rosyjską» (?!) terminologją, lecz słownictwem, które, powodowane konieczną życiową naszej marynarki, przyjęło się samodzielnie i oparte jest prawie wyłącznie na terminach germańskich, o czem dowiedzieć się można choćby ze sprawozdania z obrad Komisji Terminologicznej Morskiej (*Morze*, nr. 7/35), pracującej pod przewodnictwem prof. Kleczkowskiego z ramienia Akademji Umiejętności. Słownictwo to przyjęte zostało od narodów zdawiendawna morskich, gdzie utrwaliło się wielowiekową potrzebą i tradycją morską. Dlatego Komisja Terminologiczna w pracach swych wybrała drogę pośrednią, bynajmniej nie zamierzając polszczyć terminów wszystkich.—B) Ani kilka proponowanych przez gen Zaruskiego rusycyzmów, ani gwałtowne polszczenie terminów marynarskich przez niepowołanych językarzy—w praktycznem życiu marynarki polskiej nie przyjęło się i nie przyjmuje, mimo istnienia już drukowanych słowników, zalecających nowopotworzone cudactwa, w rodzaju: «pniak» zamiast «maszt», «pławba» zamiast «rejs», «pława» zamiast «boja», i t. p. Tu dla K. W. Z. przytoczę wyjątek z przedmowy do *Słowniczka Morskiego*, napisanej przez profesora A. Brücknera: «Żadnemu językowi nie ubliża używanie obcych, przez cały świat przyjętych terminów. Astronomji, teologji, chemji i t. p. nie myślimy nigdy zastępować gwiazdoznawstwem, bogosłowiem, rozłącznią (...)». Nie należy więc «porzucać terminów, które cały świat obiegły, wszędzie w tej samej formie i znaczeniu».— C) Stępowski w całym swym poemacie użył zaledwie cztery terminy, lansowane na papierze i w praktyce nieprzyjęte; uczynił to, mam wrażenie, ze względu na ich onomatopeiczną dźwiękowość, odpowiadającą archaicznej całości poematu; są to słowa: «głada», «szeleja», «waruga» i «zwara».

Do tych sprostowanych wyżej kilku nonsensów, jakie znów w jednem tylko zdaniu wypsnęły się spod pióra K. W. Z., dodać należy, że żaden z krytykujących słownictwo morskie lądowców nie chce pamiętać o owych batalijach, staczanych z Mickiewiczem przez spółczesnych mu krytyków. «Allah, meczet, minaret, muezzin, mir-za, bakczysz, seraj» — dziwaczne niegdyś dla Polaków dźwięki—dziś posiadają prawo obywatelstwa i nikt nad niemi nie wydziwia.

Jeśli zatem wyjątkowym ignorantem zwiemy człowieka, który nie potrafi odróżnić cygara od barometru, to w imię jakich zasad troskliwość o zachowanie języka morskiego, wyrąbanego tradycją,—nazywa K. W. Z. «beznadziejnym werbalizmem»?

Beznadziejnym i czczym werbalizmem jest właśnie ocena K. W. Z., w której, tak dbając o polszczyznę Stępowskiego, sam nie omieszkał zapożyczyć «z lekkiej ręki» wielu różnych narodów—takich wyrazów, jak: kombinacja, akcja, ekspresja, strofa, sens (a gdzie zdrowy rozum?), metafora, rym (dlaczego nie: jednobrzmienność?), marynarka (proponuję: armata wodna), terminologja (właśnie!), werbalizm (tak!), manja (krytykowania), literatura (dlatego nieszczęsna).

Nam, werbalistom spod znaku okropnej, «rosyjsko-holenderskiej terminologji», niech wolno będzie w podobny sposób zachwaszczać język polski,—ale z jakiej racji czyni to K. W. Z.?

4. W dalszym ciągu tych enuncjacyj, czytamy: «Użycie zresztą» (przez Stępowskiego) «tej terminologji na chybił-trafił, podobnie jak i reszty słownictwa: byle piękniej brzmiało»...

Cóż za niewybredna, niesmaczna insynuacja, oparta na ignorancji krytyka, a mimo to najwidoczniej obliczona na wykorzystanie nieświadomości czytelników, zwłaszcza, że w takich warunkach imponujący tupet K. W. Z. naprawdę mógłby zasugerować niejednego.

I Stępowski, i ja — obaj byliśmy marynarzami, obaj dotychczas nie zerwaliśmy kontaktu z morzem. Zarzut, jakoby Stępowski na chybił-trafił użył terminologji marynarskiej, jest najzupełniej bezpodstawny, poprostu wyssany z palca—wiem o tem, znam się na tem. K. W. Z. daje taki, jedyny przykład: ««W triumie» parę wierszy dalej, z pogwałceniem sensu użyte w znaczeniu «w trumnie»». Chodzi tu o wiersz z pieśni XVII, na str. 47, który brzmi: «... z kośćmi żeglarzy, śpiących w triumie». Trium — jest to pomieszczenie wewnątrz statku, w którem składa się ładunek; na dawnych żaglowcach bojowych beczki z prochem nieraz mieściły się w triumie; gdzież więc jest owo pogwałcenie sensu, jeśli w triumie zatopionego statku, jak w trumnie, śpią kości żeglarzy, których śmierć właśnie tam zastała?...

5. «O wierności» — zawodzi dalej K. W. Zawodziński—«prawdzie w informacjach, choćby w przypisach, niema co mówić: «zodjak gwiazdozbiór dwunastu konstelacyj»». Nieprawda, Stępowski dał przypis inny: «ZODJAK gwiazdozbiór dwunastu konstelacyj, zwany «zwierzyńcem niebieskim»». Mam pod ręką, *Słownik wyrazów obcych* Arcta, i oto, co w nim znajduję: «Zodjak—zwierzyniec niebieski, gromada gwiazd, znajdująca się po obu stronach ekliptyki, a zawierająca 12 konstelacyj, cz. t. zw. znaków zodjakalnych». Czy więc skrócone objaśnienie Stępowskiego przeczy temu, co napisano w *Słowniku*, czy jest z tem niezgodne? I czy raczej nie K. W. Zawodzińskiego informacje są zawodne, bo sfałszowane?

6. Mogłaby nas oburzać, gdyby nie śmieszyła, owa, maskowana sarkazmem, irytacja K. W. Z. na wydawcę *Legendy*, że została «pod hasłem «frontem do morza» oddana propagandzie floty polskiej (to wyjaśnia zainteresowanie utworem Gł. Księgarni Wojsk., która go wydała «reprezentacyjnie», z wymyślnym przepychem, ręcznie kolorowane drzeworyty et c.) (...) Podnoszenie bitwy pod Oliwą do rangi największej chwały naszej przeszłości orężnej» (na morzu, panie krytyku, na morzu!) «stało się upartą a niesmaczną manją naszej literatury «morskiej»». — Czyżby? Ileż to opisów bitwy oliwskiej naliczył się K. W. Z. w naszej marynistyce?!...

*

Tyle owej niesławnej recenzji, zdanie po zdaniu rozebranej na kawałki.

J. Lorentowicz (*Świat*, 23.II 35) nazywa Stępowskiego «epikiem przedniego gatunku», «poetą rzeczywistym». J. Kisielewski pisze (*Tęcza*, nr. 1/35), że utwór jego jest «artystycznym skrótem dziejów polskiej myśli marynistycznej». J. Szczawiej (*Polska Zbrojna*, nr.86/35) widzi w *Legendzie* «ważkie wydarzenie literackie», — a pewne jej fragmenty Rabska i Brandstaetter zgodnie uznali jako jedne z najpiękniejszych partyj w współczesnej najmłodszej poezji polskiej.

K. W. Z. widzi w *Legendzie* tylko dowód grafomaństwa. Głos K. W. Z. jest nietyle ciekawy, ile odosobniony. Bardziej ciekawe, choć nie tak odosobnione są głosy literatów o K. W. Z. Przejrzyjmy kilka wycinków (nieoceniona I. P. P.!).

J. Brzękowski (*Kurjer Poranny*, 19.VI 35), stwierdza na podstawie pewnego powiedzenia, użytego przez K.

W. Z., że krytyk ten «posługuje się niezbyt wybrednemi chwytami i dowcipami», które «każą obawiać się, że wyczuwa poezję jedynie ową częścią ciała, która z krzesłem najczęstszą miewa styczność, bo temu wyczuciu brak zarówno subtelności, jak i dobrej woli».

Inteligentnie redagowana przez St. Czernika wielkopolska *Okolica poetów* całej Polski — przyznaje się w jednym z zeszytów, że przyzwyczajona jest «do dziwnych recenzyj Zawodzińskiego, który jakże często i jakże nieoględnie traktuje poetów, jak «konnych czwartaków», czasem po wersalsku, czasem po kostromsku». Ten sam miesięcznik, pisząc gdzieindziej o jednym z artykułów K. W. Z., dotyczących poezji, piętnuje go jako «szczególnie wojowniczy, niewybredny w dziennikarskich raczej dowcipach, apodyktyczny w nieuzasadnionych sądach». Jeszcze w innym zeszycie znów czytamy: «Ostateczna ocena» (pewnej książki przez K. W. Z.), «wypadła tak: «Jedyną pozytywną wartość przedstawiają wybielone przez cenzurę karty». Wolno krytykowi tak twierdzić. Ale w prawach estetycznych (...) sąd pana A o panu B jest równocześnie autocharakterystyką pana A. Do charakterystyki p. Zawodzińskiego należy nietyle jego zdanie o wartości» (omawianej przezeń książki), «ile pretensje, że» (jej autor) «powiększył grono stypendystów Akad. Literatury [2]). Zawodziński sprowadza nowe sposoby oceny dzieł literackich przez zaglądanie do kieszeni poety. Gdyby na jego głos Akademja odebrała» (owemu poecie) «stypendjum[3]), proponujemy przeznaczyć je dla p. Zawodzińskiego, celem rozbudowania jego rewelacyjnej, po raz pierwszy w krytyce europejskiej zastosowanej metody».

W innym znów zeszycie *Okolicy poetów* pisze J. Brzękowski: «Każdy k. w. z. sądzi dziś, że jest G. B. S.-em, i uważa, że ma prawo do fałszowania walorów epoki i akredytowania pewnych legend bez pokrycia. A gdy fałszywy bilon znajduje się już w obiegu — nie mogą go już rozróżnić ludzie uczciwi i sami się nim posługują».

Tak, wartość poematu Stępowskiego została zafałszowana w *Roczniku Literackim za rok 1934*, na którym, jako na publikacji poważnej, oparł się L. T., autor recenzji *Tęcza nad rokiem 1934*, puszczonej w świat stutysięcznym nakładem *Il. Kurj. Codziennego* (21.VIII 35). Fałszywy bilon dostał się do rąk stu tysięcy nieświadomych prawdy czytelników. Sto tysięcy ludzi zostało przez K. W. Z. okłamanych.

Nie warto jednak tem się przejmować: «Autorów sądzą ich dzieła». Słusznie nagrodzony poemat Stępowskiego jest piękny i wart szczeregu podziwu.

Zbigniew Jasiński

---

[2]) W ocenie *Legendy* przez K. W. Z.—również zawarty jest ton zdziwienia spowodu otrzymania nagrody przez Stępowskiego.

[3]) Dodajmy: ... a Tow. Literatów i Dziennikarzy—nagrodę Stępowskiemu...

Z POEMATU J. STĘPOWSKIEGO „LEGENDA O MASZTOWEJ SOŚNIE"

Właśnie Otto ster zdobył i trzymał go w szablach,
kiedy Wiessel, kwatermistrz, przydybał śród tłumu
samotrzeć, pierś przy piersi, szwedzkiego
konstabla,
starł się z nim i wziął w łupie pęk kluczy do
triumu!

Magazyn był zdobyty! Bak, rufa — tak samo!
— Quartier! — poddał się głośno las gołych
rapierów.

Legła biała chorągiew ze złocistą bramą...
Już pan Dickmann dał rozkaz: «Pętać
muszkieterów»!

Już do armat troczono jeńców, snop do snopa,
wtem nagle krzyk się wydarł z ochrypłych
gardzielów
— zdala salwa huknęła...

A kiedy dym opadł,
pan Dickmann twarzą przywarł do desek
kasztelu.
Imała go się kula, ta jedna z ostatnich,
która nie ma nazwiska, ni dumnej powagi;
był to może znak pomsty, a może zew bratni,
pocałunek wierności ludziom morskiej flagi.

Unieśli go w ramionach. Pod kaftana kożuch
sięgnął dłonią i słuchał, pierś mu wzdęło
męstwo,
jakby bitwę pulsami wyliczył na morzu,
otwarł oczy i krzyknął: «Bóg z nami —
zwycięstwo»!...

Uśmiechnął się do nieba, potem do żołnierzy
i skłonił głowę — do snu.
Budzili go.
— Nie żył.

NOTUJEMY

* Nakładem Domu Książki Polskiej S. A. wyszedł z druku utwór J. Conrada *Książe Roman*, wyjęty z dawniej wydanych *Opowieści zasłyszanych*, w tłumaczeniu Teresy Sapieżyny. Z przedmowy do angielskiego wydania tego tomu, pióra angielskiego pisarza i krytyka, A. B. Cunninghame - Grahama, zamieszczono w książeczce początek oraz fragment, dotyczący *Księcia Romana*. Opowieść ta została zatwierdzona przez Min. W. R. i O. P. jako lektura obowiązująca dla uczniów III klasy gimnazjów.

* Ukazał się *Słowniczek morski* (Instytut Bałtycki, Toruń, 1935), opracowany przez dr. S. Bernatta i mgr. L. Zabrockiego. Mimo zapewnienia w przedmowie prof. A. Brücknera, ze «terminy, wskazane w *Słowniczku*, są rzeczywiście używane, a nietylko wskazane lub zalecane», — takie: dolniaki, przedniaki, dziobaki, dunugi, garugi i gwiździele — są tworami papierowemi; autorzy, zresztą, zdają sobie z tego sprawę, skoro obok podają terminy właściwe. Zbytecznym balastem są również, określenia: bekon, brutto, delfin dorsz, eksport, emigrant, flondra, i t. d.,—są to bowiem wyrazy, używane i znane wszędzie, nietylko na morzu. Pozatem sporo błędów drukarskich (?) we właściwych terminach morskich, np.: blojnd zam. wymawianego zwykle: blind, luka zam. luk i t. d. Powstrzymujemy się jednak od dalszego wytykania mankamentów, ponieważ do *Słowniczka* załączona jest kartka z prośbą o przesłanie uwag i poprawek, — z drugiej zaś strony około tysiąca zwięźle podanych określeń czynią z tej książeczki wydawnictwo pożyteczne.

REPORTAŻE

Z PODRÓŻY DOOKOŁA ŚWIATA NA POKŁADZIE «DARU POMORZA»

U GROBU NAPOLEONA

Wysokie, ciemne drzewa otaczają białą płytę bez żadnego napisu. Żelazne sztachety dokoła płyty, a dalej za drzewami sztachety drewniane. Zboku szemrze w poszyciu liści i traw strumyczek. Grunt rozwilgł w okolicy i obuwie grzęzło w błocie, gdy się podchodziło do drewnianej tabliczki z napisem w guście anglosaskim: «Pij z tego strumienia i rozmyślaj» — «Drink and meditate». Odczytałem na głos ten napis. Pan Arkwright roześmiał się. Nawet anglicy z św. Heleny nie mają wiele szacunku dla Napoleona, ale u grobu wielkiego człowieka anglik przyznał, że zarządzenie Hudson Lowe'a, zabraniające umieszczenia na płycie imienia Napoleon, było conajmniej zbyt daleko posuniętą skrupulatnością w wykonywaniu przepisów, opracowanych przez mściwych wrogów cesarza w gabinecie brytyjskim, którzy go zdaleka niemi udręczali. Wybrali do tego narzędzie: Hudson Lowe'a, wcale nie okrutnego sadystę, jak się go naogół przedstawia, ile raczej nietaktownego żołdaka—biurokratę, wykonywującego ściśle à la lettre otrzymywane rozkazy.



Wśród palm

Pozostali z cesarzem na wygnaniu towarzysze woleli więc nie umieszczać żadnego napisu. Lowe zgadzał się bowiem tylko na lakoniczne «Buonaparte».

Nagrobek bez krzyża, bez ozdób, tuż obok szeleszczącego strumyka, z którego cesarz pijał wodę, w czasie samotnych spacerów, czynił większe wrażenie niż wspaniały grób Napoleona w Pałacu Inwalidów; zaznaczał bowiem tragedję osobistą człowieka, strąconego z najwyższego osiągalnego szczebla na... skały św. Heleny. Mimowoli zaduma ogarnia, melancholijnem spojrzeniem wstecz patrzy się na rozwierającą się z cieni wysokich drzew ku słońcu Dolinę Grobu. Podobno Napoleon przez sześć lat przychodził tu lub przyjeżdżał konno codziennie, aż choroba przykuła go do łóżka. Na tem ulubionem miejscu kazał się pochować i odtąd rozkoszna dolina nosi ponurą nazwę Doliny Grobu. W konarach drzewa szumią tu jakoś cmentarnie, ale zaraz za cieniem, padającym od skały rozlewa się blask słońca.

Marmurowy sarkofag, malachitowe kolumny, cała świetność Tombeau de l'Empereur nie wywierają tak przejmującego, tak wstrząsającego wielkością upadku wrażenia, jak ta biała, niezapisana płyta.

Tabliczka przy sadzonce jakiegoś drzewa głosiła, że sam angielski następca tronu rydlem rozkopał ziemię i uczcił w ten sposób francuskiego cesarza. Lecz tabliczka ta wyglądała mizernie i jest prawie nie na miejscu wobec tej płyty, na której nie pozwolono wyryć imienia Napoleona.

Zwłoki spoczywały pod tym nagrobkiem aż do roku 1842, kiedy w rocznicę przybycia cesarza na św. Helenę, w październikowy dzień, odbyła się ekshumacja i przewiezienie zwłok z wielką pompą do Jamestown, skąd żałobna eskadra odpłynęła z trumną do ziemi francuskiej.

Szereg budynków Longwood rozrzuconych na płaskowzgórzu ukryty był za chmurami, które opadły tak nisko, że jechaliśmy czas jakiś we mgle. Chmury urywały się i w takiej chwili ujrzeliśmy trójkolorową banderę francuską, wzniesioną na maszcie nad żywopłotem. Chwiała się w zmiennym wietrze na wszystkie strony, na tle domu Napoleona. Żywopłot otaczał drugą część posiadłości francuskiej, odstąpionej w r. 1858 Napoleonowi III przez krolowę angielską. W obrębie jego mieściły się: t. zw. stary dom Napoleona, przyległe budynki zajmowane kiedyś przez generałostwo Bertrand, innych generałów i wiernych sług cesarza, oraz nowy dom Napoleona, dla większej wygody wielkiego więźnia, zbudowany przez Lowe'a, w którym jednak nigdy nie zamieszkał.

Na dziedzińcu przed «starym» domem, zamienionym na muzeum, i domem Bertrandów, zajmowanym przez państwo Collin, przetaczał się właśnie wał chmury, wydłużając się ku nam długiemi wypustkami. Prawie materjalna przeszkoda. Jak się przez nią przewinie samochodzik? Równocześnie siąpił deszcz. W drzwiach prywatnego mieszkania konsulostwa ukazała się p. Collin: «Ach, Jimmy, jak się masz, drogi chłopcze»—wołała po francusku do nierozumiejącego niemal wcale tego języka Mr. Arkwright'a. Zostaliśmy wprowadzeni do salonu.

— Proszę wybaczyć, mieszkamy jak na wsi — powiedziała pani konsulowa, wskazując na meble. Lecz na-

prawdę trudno byłoby zarzucić cokolwiek temu salonowi.

— Pokażę panu najpierw muzeum—jest tu przejście wewnętrzne — ale później muszą panowie koniecznie zostać u nas na herbacie.

Pani Collin oprowadziła nas po muzeum. «Dom był zupełnie zniszczony przez termity. Odrestaurowano go według pierwowzoru. W pokoju bilardowym — stoi w nim jeszcze autentyczny stół—zachowała się podłoga. Farmerzy, którzy zajmowali po śmierci cesarza ten dom, zamienili go częściowo na brudną, obdrapaną stajnię».

W salonie cesarza, w bibljotece, jadalni i sypialni pozostały niektóre meble: kredens z kryształowemi puharami, śliczne wazoniki, talerze, szafa na książki; w łazience wanna z blachy, odkupiona od jakiejś rodziny angielskiej w Anglji, w sypialni minjaturowe łoże (autentyczne znajduje się w Paryżu), w salonie na postumencie biust cesarza, zrobiony podług maski pośmiertnej. Ściany w pokoju bilardowym pokryte obrazami i dokumentami. Nadszedł p. Collin i szczegółowo objaśnił nam znany obraz, przedstawiający ostatnie chwile Napoleona. Obok znajduje się kartka z meldunkiem lekarza przybocznego, zawiadamiającym gubernatora o zgonie więźnia. Hudson Lowe umieścił pod tekstem własnoręczną notatkę: «Otrzymałem o godzinie 5 minut 17. 5—V—1821». Notatka bardzo wymowna.

Ponieważ ustał deszcz wyszliśmy na małą werandę, skąd widoczne były poniżej leżące domy oficerów, towarzyszących Napoleonowi na wygnaniu. Dalej opadał stromo w morze Flagstaff Hill. Pani Collin poszła po szal i we czwórkę skierowaliśmy się do tej skały.

— Widzi pan jaki tu klimat na piętnastym stopniu szerokości południowej — mówiła pani Konsulowa.

Było tu mglisto, chłodno i bardzo północnie.

Dlaczego Lowe wybrał właśnie to miejsce na mieszkanie Napoleona? Sam osiadł w Plantation House, w zielonej wnęce nadmorskiej, gdzie rosną w najlepszej zgodzie dęby, eukaliptusy, cisy, bambusy, sosny i aloesy. I pomyśleć, że na 47 milach kwadratowych wyspy przyroda stworzyła taką różnorodność klimatów. Jakby chciała ten mały świat uposażyć pogodą i florą śródziemnomorską, tropikalną i umiarkowaną i przynajmniej pod tym względem uczynić ją samowystarczalną.

Długo jeszcze rozmawialiśmy w domu konsulostwa przy herbacie. Ponieważ nie czytałem Aubry'ego, p. Collin opowiadał dużo ciekawych, nieznanych mi i rzucających wiele światła na osobę Napoleona, jako człowieka—szczegółów. Był to bardzo miły i kulturalny pan, ale nie mogłem mu darować, gdy nazwał Polskę... córką Francji! Pominąłem jednak milczeniem tę uwagę.

P. Arkwright podniósł się wreszcie:

— Mamy szmat drogi przed sobą. Chciałem jeszcze panu Kulleschitz'owi pokazać domy generała Cronje, brytyjskiego więźnia po wojnie transwalskiej i zuluskiej wodza Dinizulu,

— Wieluż jeszcze więźniów było na wyspie? — zaśmiałem się.

— Całe oddziały burów, wielu bezimiennych «przestępców» politycznych na kolonjach, a jest jeszcze... prawie 4 tysiące stałych mieszkańców — rzekła pani Collin.

Płaskowzgórze zasnute było mgłami, ale już po dwóch kilometrach pławiły się w świetlistym blasku wieczoru krwisto-czerwone kwiaty tropikalne, zwisające gałęziami nad drogę. Ciągnęły się, podobne do plantacji trzciny cukrowej, pola lnu nowozelandzkiego. Sprasowane w bele, wywozi się je do Anglji, gdzie fabryki produkują liny okrętowe, podobno mocniejsze od manilowych. Na miejscu zaś ściętego lnu zieleniła się soczysta murawa z pasącemi się osłami. I znów banany złociste, drzewa mangowe, figowe i pomarańczowe, nienoszące w tej porze roku owoców, i krzaki agawy. Poletka naszych jarzyn i jadalnych korzeni — yams i olbrzymich dyń—pumpykins.

W drzewach śpiewały kanarki, błyskając bogatem upierzeniem. Pojawiły się na gałęziach przydrożnych ptaki o metalicznych barwach, siedzące jak papugi— niespłoszone przejeżdżającym samochodem.

I potem droga wiła się serpentynami na stokach jałowych skał. Olbrzymie, tylko kolczaste kaktusy, urozmaicały szarą ich płaszczyznę.

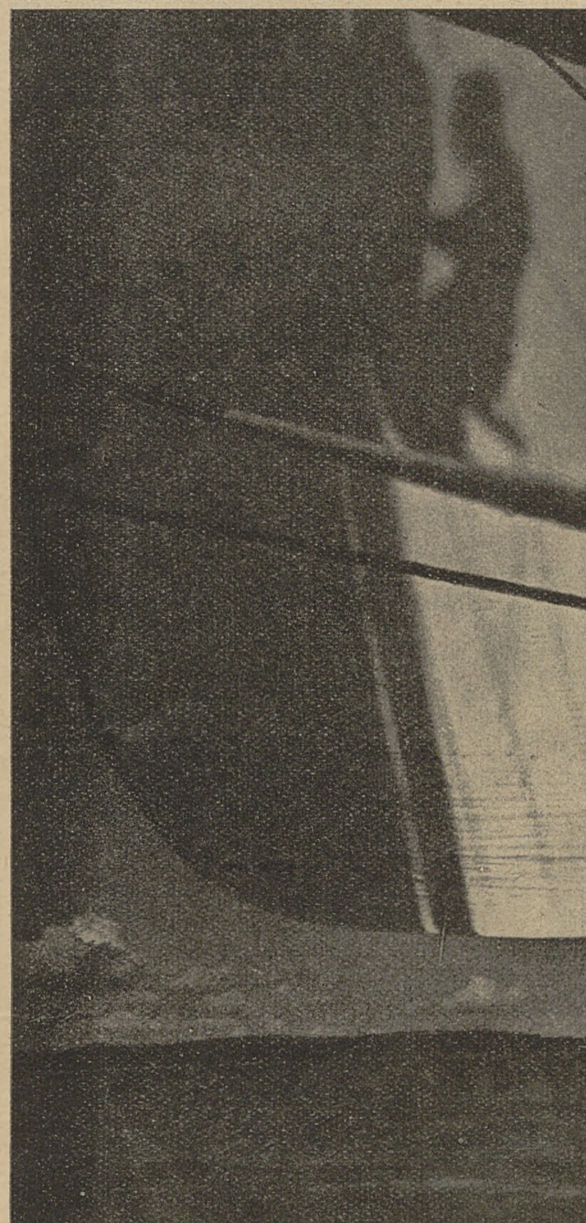
Mijały nas teraz wozy, samochody i piesi krajowcy. Wszyscy kłaniali się p. Arkwrightowi, który w pewnej chwili zdjął z głębokiem uszanowaniem kapelusz. Samochodem wracał z katedry do swej willi w głębi wyspy biskup kościoła anglikańskiego. Biskup jest głową djecezji, obejmującej trzy wyspy: św. Helenę, Wyspę Wniebowstąpienia i Tristan da Cunha.

— Na Tristan da Cunha wyjeżdża raz na trzy lata— powiedział z uśmiechem Mr. Arkwright.

Jamestown był już blisko. Wracaliśmy inną drogą, tak że znaleźliśmy się u szczytu «drabiny Jakóba». Wysiadłem na chwilę, aby spojrzeć teraz wdół sześciuset dziewięćdziesięciu dziewięciu schodków.

— Chce pan zejść? Będę na pana czekał na dole.

Wolałem jednak pojechać samochodem drogą, opadającą ostremi zygzakami na tej samej ścianie, na którą pięła się tak stromo, «drabina Jakóba».



Cień bosmana na «motylu»

fot. Leszek Wieleżyński

P. Arkwright odwiózł mnie do samego mola. Kilku rybaków—przewoźników obskoczyło nas, ofiarowywując swe łodzie. Anglik nie miał jednak czasu odwiedzić mnie na statku tego wieczoru; zapowiedział swe przybycie następnego dnia.

Nie pojechałem jednak zaraz na fregatę.

Pociągnął mnie widok miasteczka, pokrywającego się powoli mrokiem: most zwodzony, baszty i wieża kościółka z sterczącą rybą, zamiast koguta. W forcie na górze zalśniły światła. Czystem nabrzeżem spacerowali gromadkami nasi kadeci w białych, tropikalnych mundurach. Z pewnem zdumieniem zauważyłem, że dziewczyny, które w dzień sprzedawały pocztówki i torebki z nasion drzewa chlebowego, uśmiechają się teraz niedwuznacznie do naszych chłopców.

Obok mnie zatrzymał się samochód. Ktoś z wnętrza zawołał mnie po nazwisku. To kapitan z fortecy z żoną. Zbliżam się do półotwartej szyby, lecz oficer prosi mnie na drugą stronę i szepce poufnie do ucha: «You must warn your cadets... it is very dangerous...». «Thank you very much, captain, there is no need to warn them..», Pani uśmiechała się dyskretnie w czasie tej krótkiej rozmowy.

Rano wyjechali ze statku wyznaczeni przez komendanta oficerowie celem złożenia hołdu u grobu Napoleona i umieszczenia w obecności konsula Collin tablicy pamiątkowej.

Wolne godziny spędziłem na włóczędze po górach, w błogim, wakacyjnym nastroju. Wczoraj notowałem w pamięci wrażenia i szczegóły w naprężeniu, ale teraz postanowiłem cieszyć się tylko słońcem, wiatrem, przeżyć najzupełniej osobiście jeden dzień na samotnej wyspie. Przyłączyłem się do rybaków, idących do swych łodzi w przystani rybackiej. Wydawali się być bardzo szczęśliwi i byli tak uprzejmi!—Jak dobrze wychowane dzieci.

Na lunch'u wydanym przez statek zebrali się wszyscy nasi znajomi z wyspy: kapitan z żoną, kilku inżynierów z stacji kablowej, pan Collin, kilka pań, p. Arkwright. Gubernator z Plantation House nie przyjechał. Jak mówił, tusza jego nie pozwoliłaby mu wsiąść do łodzi. «Może zatonęłaby pod moim ciężarem?» — żartował.

Oczekiwane depesze z Gdyni w sprawie zamierzonego zawinięcia do Monrovii, w murzyńskiej republice Liberji nie nadeszła przed wyjściem w morze. Inżynierowie obiecali przesłać radjodepeszę. Jak się później okazało decyzja była odmowna.

Goście nasi odjechali łodziami. Za godzinę mieliśmy podnieść kotwice i położyć się na kurs do Wyspy Ascension,

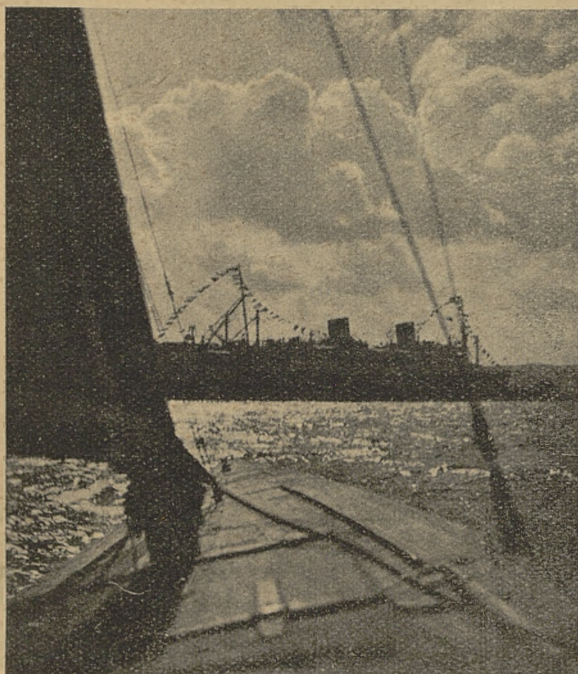
Tymczasem jednak na dnie morskiem biegła do tej wyspy przewodem kablowym wiadomość, że fregata polska wypłynęła już do Georgetown.

Fryderyk Kulleschitz

JACHTEM «SZKWAŁ» DO SZWECJI

II. POBYT W KALMARZE I POWRÓT

W farwaterze, wyżłobionym w usianej rafami cieśninie Kalmarsundu, między stałym lądem Szwecji, a wyspą Öland — nasz piękny «Szkwał» mijał liczne boje, tyczki i wiechy, oznaczające skały lub mielizny po obu burtach. Przy nieustannym akompanjamencie niedzielnych dzwonów kalmarskiej katedry, minęliśmy latarnię wejściową Grimskär i, skręcając w lewo, wpłynęliśmy do portu.



Kurs na m/s «Piłsudski»

fot. J. Ginsbert

Port — jak wymarły. W prostokącie murowanych nabrzeży pierwszego basenu drzemało kilka niewielkich statków, przeważnie cysternowych. Zaledwie parę sennych sylwetek ludzkich zastygło w cieple południowego słońca, w sugestywnem wpatrzeniu w taflę lekko pomarszczonej wody, po której wolno posuwały się białe żagle naszego stateczku, szukającego miejsca do przycumowania się do lądu. W środku basenu leniwie pływało kilkadziesiąt szarych, szwedzkich mew.

Nagle — na dziobie jachtu prawie popłoch (półgłosem):

— Mewy stoją! Mewy stoją! Na kursie mielizna!

Energiczna komenda kapitana:

— Do zwrotu przez rufę!...

I już w sekundę później:

— Zwrooot!...

Mewy z wrzaskiem spłoszyły się tuż-tuż przed dziobem... Chwila naprężenia. Jacht, jakgdyby namyślając się, niechętnie odkręcił dziób od rafy i — załoga odetchnęła. Po molo biegł ktoś w granatowym mundurze, dając nam znaki ręką. Skierowaliśmy się w jego stronę: jeszcze pięć minut i nareszcie od «Szkwału» wyprężyły się dwie konopne cumy, zarzucone na pale kalmarskiego nabrzeża.

Dobiliśmy popisowo. Komendy rzucane były spokojnie i możliwie najciszej, by w gościnnym porcie nie zamącać niedzielnego spokoju. Załoga milcząco uwijała się po pokładzie. Przypomniał mi się nagle obrazek sprzed trzech lat, kiedy to do basenu naszej Marynarki Wojennej na Oksywiu zawinęły dwa angielskie kontrtorpedowce: «władcy wszystkich mórz» narobili tyle hałasu i zamieszania, że słychać ich było chyba aż na Kamiennej Górze.

Niebawem na pokładzie «Szkwału» stanął przedstawiciel urzędu morskiego. Nasz kapitan wręcza mu listę załogi, Szwed coś mówi na to łamaną niemczyzną.

O co mu chodzi? Opłata za postój? Wizy? Nie? Może więc o stan sanitarny statku, «zaraza na okręcie»?... Ach, czy nie mamy spirytusu lub broni? — Owszem, mamy trochę spirytusu do palenia, ale dla siebie.

Szwed uśmiecha się i, nie rewidując jachtu, oddaje listę załogi. Niepotrzebna: wystarczy mu słowo honoru, że nie mamy przemytu i że odjedziemy stąd w porządku. Poza tem wolno nam zejść na ląd i buszować po Kalmarze, ile tylko nam się spodoba. Częstujemy Szweda polskim papierosem: odmawia, przed chwilą palił własnego.

To słowo honoru, przez nas dane Szwecji zaraz przy pierwszem z nią zbliżeniu, wydało się nam symbolem tego kraju, symbolem, który nastroił nas do Skandynawów jak najbardziej dodatnio. Nagle zrozumieliśmy, że jesteśmy «gdzieindziej», jakby nie w Europie, jakby nie na ziemi wogóle,—gdzieś, gdzie nie kradnie się i nie kłamie, gdzie ludzie wierzą bliźnim bez certyfikatów, zaopatrzonych mnogiemi pieczęciami, i bez rewizyj, a poprostu — na słowo. I pomyśleć, że spotkało nas to po czterech zaledwie dniach leniwej żeglugi przez Bałtyk. Że tak dzieje się—na drugiem wybrzeżu naszego morza.

Przyjęcie, jakiego doznaliśmy ze strony zwykłego funkcjonarjusza portowego, natchnęło nas ciepłym, świątecznym nastrojem, takim z dzieciństwa, kiedy to siedmioletni człowiek, niepokojony młodziutką ciekawością, znalazł się po raz pierwszy w obcem sobie, nieznanem miasteczku z bajki, niespodziewanem mimo dawno planowanych marzeń. Jeśli, mając dwadzieścia kilka lat, jest się już trochę mniej wrażliwym na zwykłość codzień spotykanych przeżyć, prawie troszkę zblasowanym,—to świeżość Kolmaru zetrze ten nalot.

Kalmar — wielobarwność kwietna, dostojność zieleni w ogromnym parku miejskim. Kalmar—czyściuchny asfalt uliczek, po których bez pośpiechu chodzą grzeczni, uprzejmi ludzie. Rowery niczyje, oparte o ściany schludnych, miłych domków. Wytworni, uśmiechnięci policjanci. I połyskliwość lustrzanych szyb w nowoczesnych witrynach wielu ruchliwych księgarni. I statuetki, w których rzeźbione kształty najrealniej wcielono szlachetne, spokojne piękno ludzkich porywów i tęsknot. Kalmar — to tchnienie wieków niedawnych, wiejące ze starych murów katedry Tessina i renesansowych pałacyków. To wreszcie wikingowie, których korsarskie duchy snują się śród kamiennie posępnych baszt groźnego, surowego zamczyska, co lat prawie tysiąc pamięta...

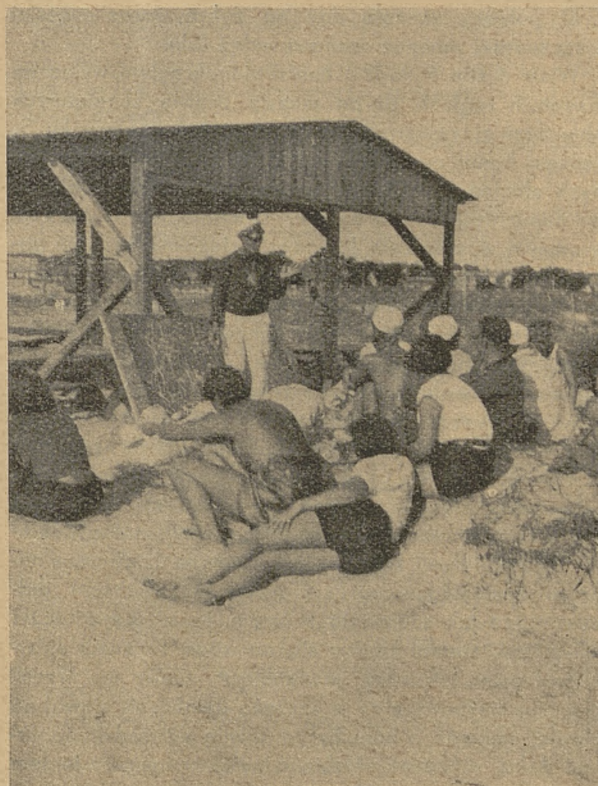
Chciałoby się zostać tu na dłużej, by wchłonąć w siebie jak najwięcej swoistego czaru szwedzkiego miasteczka.

Niestety, następnego dnia musieliśmy wracać do Jastarni.

Zrzuciliśmy cumy — i już w kilkanaście minut później mijaliśmy na lekkim wietrze szkier latarni Grimskär. Niespodziewanie, na krótką chwilę, zaczerwieniła się nam polska bandera, powiewająca na pożegnanie z przysadzistej rufy gdyńskiego holownika s/s «Ursus», który, w odległości czterech kabli na lewo od nas, innym farwatorem wchodził do Kalmaru. Spotkanie to, jak w pierwszej części rejsu, przy wymianie salutów z s/s «Robur III», znów ucieszyło nas ogromnie.

W pięć godzin później, przy kursie pilotowym na południowe wyjście z Kalmarsundu, osiągnęliśmy Garten, a o północy trawers znanej nam już latarni Ölands Södra Udde, której jaskrawe wybłyski kroiły ostremi częściami stalowane części morza, pełnego raf w tem miejscu.

Pogódka zapowiadała się wesoło. Statkiem rzucało



Wykład w obozie A. Z. M.
fot. R. Popławski

coraz silniej, nadomiar złego raz po raz gasły wciąż zapalane światła, nietylko pozycyjne, ale i kompasowe. Wachta służbowa wiele uwagi musiała poświęcić na obserwowanie lądu, sterując według błysków latarni i gwiazd, widocznych na niewielkich strzępach granatowego nieba, pomiędzy mrokiem dziurawych chmur.

Z Kalmaru wyszliśmy bez mapki synoptycznej, i oto coś tak wyglądało, jak gdyby należało oczekiwać solidniejszego tańca. Nieoczekiwanie jednak wiatr ścichnął, aż — wielki Boże! flauta! znów flauta! czy mało jej było w tamtą stronę podróży?!...

Wypatrujemy wiatru — daremnie. Godzinę jedną, drugą—nic. Grot dawno już odrefowany, fok zmieniony na zwykły—nie pomaga. Cały kadłub jachtu stęka na bezwietrznej, histerycznie podrygującej, silnej fali. Bom grota z trzaskiem przewala się z burty na burtę (znana piosenka), mocujemy go więc kontraszotem.

Nad ranem nadbiega uderzenie wiatru, słabego jeszcze, ale już rosnącego z minuty na minutę, rosnącego nadspodziewanie. Zdjęto kontraszot, poszedł w ruch refpatent grota i fok sztormowy.

Dziwny to był dzień. Naprzemian, dwu, trzygodzinnemi okresami, przebiegały to szkwaliste ciągi krzepkiego wiatru, to znów, telepiące stateczkiem, bezwietrze. Coś nadchodziło... Szybkość jachtu parokrotnie dosięgała pięciu węzłów, a po godzinie, dwóch, kadłub podskakiwał bezradnie na fali, prawie stojąc

w miejscu, już nie ze skrzydłami wyprężonych żagli, nie ze strunami wantów, napinających maszt,—ale jak kawał bezwolnego drewna, na którym, niewiadomo poco, porozwieszano zmięte, niepotrzebne płótna i luźną plątaninę lin.

O północy zaczęło dąć na dobre, coraz częściej i szczodrzej mocząc rosnącą wciąż folą.

Wiatr o sile 6 do 7° B. huśtał widnokręgiem, wyjąc na wydętych żaglach, aż po szczyty prawie schlapanych chlustami grzywiastych fal. Jacht pędził w kierunku S, nokiem bomu nurzając się raz po raz, mimo skróconych płócien, w kipiących bryzgach, mętnemi odkosami napuchłych z pod dziobu, strzelających w górę ogromnym wachlarzem fontanny, z ciężkim trzaskiem walącej niby taranem w nadbudówkę i pokład. Spieniona woda przelewała się z głośnym bulgotem i szumem wzdłuż burt, dostając się do kokpitu i mocząc sternika niemiłosiernie, doszczętnie. Fale rosły jedna za drugą, parami—mała przerwa i znów—dwie fale jak chałupy—walą wprost na jacht: wzdęły się tuż-tuż, zawisły nad wantami, już zdaje się, że runą potwornem cielskiem na pokład... Lecz nie: «Szkwał», prowadzony pewną ręką sternika, wspina się na wodną górę, spłynął z niej, przebojem wziął drugą, otrząsnął z pokładu balast piennej kipieli, i znów: siecze dziobowym nawisem zastępujące mu kurs grzywacze. Czasem jednak morze tak szarpnęło statkiem, że aż się zatoczył jak pijany, niemal kładąc się na wodę. To znów otrzymywał ostry, straszny, przejmujący, suchy jak trzask piorunu, sierpowy cios w szczękę dziobu, aż stawał na chwilę, stękając z bólu, by za chwilę niespodzianie stanąć dęba, runąć na skłębioną topiel, zmiażdżyć torsem falę i nie dać się, waląc kadłubem raz po raz, raz po raz, niezmordowanie!

Cały dzień trwały zawody «Szkwału» ze sztormem. Około godz. 18 wynurzył się przed nami oczekiwany ląd. Zbliżał się jednak z tak niepokojącą szybkością, przyczem nisko zawisłe chmury zapowiadały trudną widzialność, że zdecydowaliśmy się, zwrotem przez sztag, zmienić kurs o 135°, kierując się na NO, by noc przesztormować na pełnem morzu, zda a od niebezpiecznego lądu.

Czwartego dnia od opuszczenia Kalmaru mieliśmy mały wypadek, który, na szczęście, skończył się bez następstw: jeden z kolegów, zmęczony całonocną pracą, zbyt sztywno trzymał rumpel steru, nie poddając go fali. Nadbiegła jakaś, specjalnie silna, i tak walnęła gwałtownie, że pociągnięty rumplem sternik machnął kozła, upadając krzyżem na kompas, nogami poza burtą. W następnej sekundzie na pokład wtargnęła, warcząca wściekle, pieniąca się płynna śmierć... Zanim jednak wymiotła nieprzytomnego z bólu sternika, już kolanem przycisnął go czujny kolega, chwytając jednocześnie za ster...

Minęliśmy nareszcie trawers Helu. Nie odrazu zawinęliśmy do Jastarni. Mimo zmęczenia, trzeba było, krążąc po zatoce, najpierw wyciągnąć na pokład nasiąkłe wodą materace, przemoczoną odzież, przesuszyć żagle sztormowe, usunąć z zenz resztę wody, oczyścić «sidolem» mosiądz. Dopiero o godz. 19 wieczorem złapaliśmy boję w Jastarni, dumni, że wykazaliśmy się wzajemnym hartem, i szczęśliwi, że przybyło światu ośmiu zżytych w tym rejsie, serdecznych przyjaciół.

Z. J.



fot. J. Gospodarowicz

Sylwetki

PRZEZ SŁONE I SŁODKIE WODY

„NIKE II" W DRODZE Z GDYNI DO SANHAMN

— Bull — od kilku dni I oficer «Nike II» zsunął się szybko po schodkach do kajuty i zacierając z zadowoleniem ręce rzucił to niepolskie, doskonale jednak obrazujące sytuację słowo.

— Wszyscy goście na brzegu—bąk umocowany, Andrzej i Teczek zdejmują pokrowce, Julek zapala lampy pozycyjne—meldował dalej przyglądając się mapie, na której kreśliłem kurs.

— N 10⁰W—no to bejdewind. Będzie pryskać—zawyrokował.

— To głupstwo, jeśli wiatr się nie zmieni, utrzymamy kurs na Hoburg—ale—czy ty rozumiesz chłopie?! — za dwadzieścia minut zawołam: «kotwicę rwij»! i pożeglujemy precz na morze. Na morze i czterdzieści dni włóczęgi.

Bull popatrzył na mnie jednem z tych swoich jasnych uśmiechniętych spojrzeń, wziął do ręki mapę i zwijając ją jeszcze raz powiedział—«Klar»!

W «Dzienniku», w którym już przedtem zanotowane były nazwiska załogi, podział na wachty i inne t. zw. «formalności» wpisałem na nowej kartce stereotypowy, z przesądami żeglarzy związany nagłówek:

«Jastarnia. W drodze do—» i w myślach tylko wymieniając Stokholm wyszedłem na pokład.

Bezgwiezdna noc otuliła mały port. Z mola dolatywał rozgwar dancingu i w strugach świateł nadbrzeżnych biegł daleko na ciemne wody zatoki. «Szkwał» i «Swarożyc» znaczone białem światłem kotwicznem na sztagach leżały spokojnie, czekając na ranną pobudkę i codzienną pracę w obozie A. Z. M'u.

Na «Nike II» łopot grota owiewanego lekką bryzą i chrzęst bloków dopingowały załogę, wybierającą łańcuch kotwiczny.

Stałem na sterze. Bull czekał przy fale foka. Klekot łańcucha w kluzie wystukiwał najweselszy na świecie takt odejścia.

— Kotwica pion!—doleciał głos Andrzeja — bosmana, pracującego na baku.

— Kotwicę rwij!—Fok staw!—padły komendy.

Masywny bom przeleciał nad moją głową na lewą burtę.

— Kotwica luz!—meldował Andrzej.

Wybrane szot, grota zatrzymały wiatr w żaglu i «Nike» legła miękko na prawym halsie.

— Fok na prawą burtę!

— Jest—fok na prawą burtę — powtórzył donośnym głosem Andrzej. Znać było po nim 20-dniowe instruktorstwo na «Swarożycu».

Dziób «Nike» odpadł do pół wiatru i gładkim pięknym łukiem minął linję kutrów.

Steruję wzdłuż mola żeglugi. Tam patrzą na nasze odejście rodzice i Zbyszek pierwszy kapitan «Nike II», który w tym roku nie może z nami żeglować.

Światła przystani wybielają żagle. Załoga wyprostowana na stanowiskach—salutuje.

«T r z y c e n t y m e t r y w o d y p o d k i l e m!—woła Zbyszek, gdy po zwrocie jeszcze raz defilujemy wzdłuż mola. Najmilsze to życzenie dla żeglarzy ruszających w drogę.

«Nike» żegluje cicho. Roztrącana stewą mała portowa falka opłukuje burty. Wybłyski Kaszyc znaczą nam kurs przez farwater. Przy bramie portu ktoś nagle «zajodlował». Czysty, wysoki trel pobiegł po falach, odbił się o mola i burty kutrów, leżących w porcie i jakąś dziwną radością napełnił powietrze. To lwowscy koledzy z obozu żegnali «Nike II».

Dobrze zaczynał się rejs. Trawers latarni helskiej przeszliśmy o północy. Objąłem wachtę. Rzucony log rozpoczął swą żmudną pracę pomiaru przebytej drogi. «Nike» po zmianie kursu z baksztagu w ostry bejdewind szła wolniej niż na zatoce. Szybkość z 7-miu węzłów spadła na 5, ale i to było dobrze. Załoga spała, tylko Teczek wiecznie uśmiechnięty towarzysz mojej wachty pilnie obserwował chmury. Szerokie, wełniste pasma «Strato-Cumulusów» zwiastowały dobrą pogodę. Wschód słońca wyzłocił horyzont, za którym zginął już ląd, dokoła było morze spokojne, pełne blasku i przestrzeni.

Pod wieczór zawiał mocniejszy wiatr, reling prawej burty zanurzył się w falach. Zarefowaliśmy grot, aby mieć spokojną noc. Musieliśmy odpaść kilka stopni od kursu, gdyż coraz większa fala nie pozwalała na utrzymanie ostrego bejdewindu, powodując dryf.

Nad ranem wiatr dochodził do 6⁰B. Rozbijane dziobem «Nike» grzywacze zlewały pokład. Zmieniliśmy hals raz i drugi. Po trzeciej zmianie wypadło z obliczeń, że za trzy godziny, jeśli utrzymamy szybkość 6-ciu węzłów, jaką teraz «Nike» szła, powinniśmy zobaczyć cypel Hoburga z prawej burty. Zszedłem do kajuty, aby się trochę przespać. Po dwu godzinach Julek, który z Andrzejem miał właśnie wachtę zameldował ląd po lewej burcie na kursie N 60⁰W. Coś nie było w porządku. Kompas, który dotychczas nigdy nas nie zawiódł musiał tym razem nabroić. Wpierw myślałem, że ląd, który pokazał się, jest wschodnim brzegiem Gotlandu, ale gdy w miarę zbliżania cię coraz więcej wzgórz zamykało horyzont od południa zarzuciłem tę myśl. Wzięliśmy kurs na latarnię morską, która ukazała się na widnokręgu. Niestery—był dzień, więc musieliśmy podejść bardzo blisko, aby rozpoznać w białej wysmukłej wieży latarnię «Sögerstat» na Olandzie. Wiatr ustał prawie zupełnie, zapuściliśmy więc motor.

Kompas, sprawdzany przy pomocy pelengowania znaków nawigacyjnych, wykazywał rzeczywiście pewne odchylenie zarówno przy kursie N, jak i S. i wogóle jakoś zbyt wolno reagował na zmiany kursów. Nie rozumiałem tego i postanowiłem wejść do Kalmaru, aby tam sprawdzić i ewentualnie naprawić defekt. Żeglowanie do Stokholmu pełnem morzem w takich warunkach było zbyt ryzykowne. Nie lubię zmieniać planów, a tu w dodatku wiedziałem, że przejście Kalmarsundu w złej pogodzie anansowanej przez miotły «Cyrrusów» nadciągających z południa, zabierze nam dużo czasu. Pocieszało mnie jednak to, że z całej naszej piątki tylko Bull i ja żeglowaliśmy już przez tę ciekawą nawigacyjnie cieśninę—a gdy Julek z miną filozofa powiedział — «furda plany, zobaczymy Kalmar i to też jest coś warte» — radość zapanowała na jachcie i Andrzej zaintonował piosenkę o marynarskiej wiarze.

Zaraz po trawersie Ölands Södra Udde przyszedł silny nord. Po kilku godzinach żmudnego lawirowania na krótkiej i bardzo ostrej fali zawinęliśmy do Dögerhamnu, małego portu na Olandzie, aby wypocząć trochę i wyczyścić zachlapany oliwą starter.

Na drugi dzień po południu cumowaliśmy w Kalmarze. Przysłany przez uprzejmego celnika fachowiec z tutejszej Szkoły Marynarki sprawdził nasz kompas i stwierdził wytarcie łożyska, w którym chodzi iglica. Cały defekt więc polegał na dużem tarciu i zacinaniu się «róży»—ponieważ jednak na miejscu nie było odpowiednich warsztatów postanowiłem iść dalej do Stokholmu, trzymając się tak blisko brzegu, aby nie stracić z oczu latarni morskich i w razie mgły lub innych niepomyślnych warunków schować się w szkery, rzucając kotwicę.

O 7-ej godzinie wieczorem ruszyliśmy dalej. Barometr spadał coraz gwałtowniej, wiatr rano północny przekręcił się o 180⁰ i tężał z każdą godziną. Szybkość «Nike» gnanej fordewindem przekraczała 10 węzłów. Fantastyczna to była jazda. Dziób statku podniesiony w górę zluzowanemi żaglami nurzał się cały w białej zmydlonej pianie. Za rufą kłębił się i wirował spieniony jak górski potok— «kilwater». Sterowałem

Stojący na «oku» Julek usiłował przejrzeć siekącą deszczem noc. Szliśmy w białym sektorze latarni Skögenas, strawersowanej godzinę temu. Teczek obserwujący ten sektor meldował, że traci go już z oczu, a latarnia Damman, leżąca około 8 mil przed nami nie chciała oni rusz zabłysnąć. Nagle Julek z baku zawołał: «czerwone-zielone na kursie»!

Skrępowany w ruchach żeglując lewym halsem, nie mogłem szybko zejść z drogi tym złowrogim światłom. Bull sygnalizował reflektorem naszą obecność, ale wielki linjowiec nie reagował. Zaledwie kilkanaście metrów od burty «Nike» przesunęło się dudniące i zasapane cielsko parowca. Szybkość nasza ciągle wzrastała, mimo trzy razy refowanego już grota. W tym wąskim, pełnym mielizn i ruchliwym sundzie, przy złej w dodatku widoczności nie można było nazbyt ryzykować. Zadowolenie żeglarskie z tej szalonej jazdy było mniej warte od spokoju o całość jachtu. Zrzuciliśmy więc grot. Po północy wiatr osłabł trochę, ale w powietrzu było niedobrze. Barometr w ciągu czterech godzin od wyjścia z Kalmaru opadł 7 mm. i wykazywał ciśnienie 743 mm. Zapuściliśmy motor, aby pomóc trochę fokowi, który ciągnął nas przedtem sam z szybkością 5 mil, i wzięliśmy kurs na Oskarshamn. Koło wyspy Blu Jungrun, niedaleko której o mało nie podarło nam zeszłego roku grota, motor nagle zastukał, zgrzytnął i zaniemówił. Podnieśliśmy grot i lawirując w zawiłym farwaterze stanęliśmy o świcie przy molo małego portu. Gościnni i uprzejmi członkowie miejscowego Jacht-Clubu dopomogli nam w porozumieniu się z warsztatami, które w przeciągu trzech dni naprawiły poważną awarję zatarcia tłoków, spowodowaną zatkaniem pompki oliwnej. Ten przymusowy postój w Oskarshamnie, w miłem zresztą rodzinnem mieście Grety Garbo, nie martwił nas o tyle, że dwudniowy sztorm, jaki panował na morzu i ciągłe deszcze zachęcały bardziej do wesołego życia w porcie niż do żeglugi.

Rachunki—po szwedzku uczciwe i niskie, zaopatrzone wyciągiem z Dziennika okrętowego i atestem inż. Wingrena, eksperta w sprawach awaryjnych, wysłałem do T-wa asekuracyjnego i 1 sierpnia o świcie ruszyliśmy dalej. Zniszczony przy remontowaniu motoru pokład musieliśmy doprowadzić do porządku, więc postanowiłem przynajmniej część drogi, dzielącej nas od latarni Lansord, iść szkerami. Aby jednak nie tracić czasu, już za trawersem wyspy Furun, zabratiśmy się do uszczelniania pokładu i skrobania starego lakieru.

Słońce grzało, a lekki wiatr sprzyjał tej ciężkiej pracy, nie przechylając zbytnio jachtu. Andrzej sterował. Pierwszy raz lawirował w tak zawiłych przejściach, więc Bill i Teczek mieli powód do radości i kpinek, patrząc na jego zdziwioną minę, gdy przy mijaniu o kilka zaiedwie metrów jakiejś wyspy jacht nie bębnił kilem w kamienie. Po południu polakierowaliśmy pokład leżąc na kotwicy w zatoczce o kilka mil na południe od Vesterviku, gdzie następnego dnia zatrzymaliśmy się półgodziny, aby nabrać benzyny. Tankowaliśmy ją z pompy wprost do jachtu, kłaniając się w pas cywilizacji szwedzkiej.

Obok latarni Storklepan wyszliśmy na pełne morze. Cały prawie dzień i noc, aż do Landsortu załoga ćwiczyła pelengowanie, gdyż silne zaburzenia magnetyczne wichrowały i tak niepewne wskazania kompasu. Na Missingsfiordzie po kilku godzinach ciszy przyszedł lekki Sudwestowy wiatr. Balony, motyle i wogóle wszystkie możliwe dla nas do postawienia żagle załopotały na sztagach, a Andrzej na salingu dyrygował wybieraniem szotów. Biedny maszt, zamiast normalnych 72 kwadratowych metrów musiał wytrzymać 148 i na dodatek jeszcze harcującego z wielkiej uciechy bosmana. Aż do Dalaro niosła «Nike» to potężne ożaglowanie, które przy 1-stopniowym wietrze dawało nam szybkość 5 mil/godz. Na Jungfraufiordzie całe klucze jachtów i motorówek, ciągnących na północny wschód zabieliły horyzont.

— Jutro niedziela, będziemy się mogli wyspać — powiedział Andrzej zmęczony 3 godzinnym tańcem na salingu.

— Niedziela?—Żagle na horyzoncie przypominały mi o wielkim tygodniu regat sandhamskich, które co roku w pierwszych dniach sierpnia rozgrywane są na wodach Kamholmsfiordu.

Zmieniłem kurs i «Nike» ruszyła także na NO do tej Mekki żeglarstwa szwedzkiego.

Leszek Wieleżyński

ZE ŚWIATA

ZNÓW NA SŁONECZNYCH WYSPACH

Jak podaje «Yachting World», sławny samotny żeglarz Alain Gerbault jest teraz w Rikitea na wyspach Mangarewa. Widocznie w jego projektach nie zaszła dotychczas żadna zmiana i dalsza podróż będzie niedługo podjęta na nowo, gdyż zamówił on już w Le Havre nowy komplet żagli dla swego «Syna Słońca».

SVENSKA SEGLARSKOLAN

Kilka mil od Karsskrony w osłoniętej małej zatoce stoi na kotwicy stary szkuner, otoczony kilkunastu mniejszemi jachcikami, o pięknych nowoczesnych linjach. Jest to siedziba Szwedzkiej Szkoły Żeglarskiej, przez którą rok rocznie przechodzą setki młodzieży studjującej, uczniów i akademików. Coś w rodzaju naszego AZM-u, tylko w nieco szerszym zakresie.

Są tam przyjmowani również i cudzoziemcy, nawet podobno bardzo chętnie. Oto jedna z uczestniczek rejsu szkoleniowego, młoda Angielka p. Robin Cooper, na łamach tygodnika «Yachting World» zamieszcza pełne zachwytu sprawozdanie z trzytygodniowego pobytu na pokładzie «Allony», jachtu przeznaczonego specjalnie dla żeńskich załóg. Jest to duży, ale łatwy do prowadzenia slup markoni, przerobiony specjalnie dla pomieszczenia licznej załogi. Szkolenie odbywa się w czasie podróży, na pełnem morzu.

«Allona» w czasie swej trzytygodniowej podróży odwiedziła szereg portów zagranicznych, przeważnie duńskich. Zatrzymywano się w Kaparen, gdzie jacht odwiedził między innymi duński następca tronu, potem w Aarhus Fredericia i Sönderborg. Stąd, pomiędzy niezliczonemi małemi wysepkami, pokrytemi pięknemi pastwiskami jacht przepłynął do Sassnitz, jedynego, leżącego w programie podróży, portu niemieckiego. Tam musiano przeczekać parę dni, gdyż pogoda, już ciężka podczas podróży z Sönderborgu, przeszła w gwałtowny sztorm i wyjście w morze stało się niepodobieństwem. Dopiero po uspokojeniu się wiatru i morza wyruszono w drogę do domu — do Karsskrony.

Po skończonej podróży wszystkie uczęstniczki rejsu przeszły surowy egzamin wobec przedstawiciela marynarki wojennej, składający się z odpowiedzi teoretycznych i wykazania się umiejętnością robót pokładowych, manewrów portowych i na otwartem morzu.

KONIEC SEZONU KLASY «J» I TRAGEDJA «YANKEE»

Dnia 31-go sierpnia został ukończony sezon regatowy dla jachtów największych. Tego dnia, jak i poprzednich, miały się odbyć regaty w Dartmouth, ale od rana dął sztormowy wiatr i ludzie doświadczeni odradzali wychodzić w morze przy takiej pogodzie. Lecz «Yankee» wcześnie wywiesił swe zawodnicze barwy i jachty gospodarzy, nie chcąc go pozostawiać samego na placu, odpowiedziały na wezwanie.

Niestety biedny «Yankee» słono musiał zapłacić za swoją śmiałość. Oto, idąc na czele szeregu zawodników, gdy dochodził do pierwszej boi zwrotnej, przyszedł tak niespodziewany i gwałtowny szkwał, że maszt nie wytrzymał i poszedł za burtę, pociągając za sobą cały takelunek i niszcząc go całkowicie.

Pozostałe jachty przerwały bieg i przyszły z pomocą Amerykanom. Dwaj ludzie z pokładu «Yankee», którzy wypadli za burtę po nawietrznej, zostali z łatwością wyratowani.

Jest to, obok awarji bomu na «Endeavour», najpoważniejszy wypadek na wodach angielskich w klasie największej w ubiegłym sezonie. Podczas jednego z ostatnich biegów na jachcie «Candida» pękł bom spinakra, raniąc poważnie jednego z członków załogi.

Poniższa tabelka daje wyniki tegorocznego sezonu regatowego w Anglji dla klasy «J»-

Jachty	Ilość startów	Ilość 1-ych miejsc	Ilość 2 gich miejsc	Ilość 3-cich miejsc
Endeavour . .	35	12	10	6
Astra	35	8	7	3
Velsheda . .	36	5	7	11
Yankee . . .	32	8	4	2
Candida . . .	28	2	4	3
Shamrock . .	33	—	2	7
Westward . .	10	1	—	—
Britannia . . .	20	—	—	—

NIEMIECKI KECZ «MARIE»

W drugiej połowie września zawitał do St. Mawes, jednego z portów angielskich, niemiecki kecz «Marie» z załogą, składającą się w znacznej mierze ze studentów. Podobno ma on w krótkim czasie wyruszyć w podróż przez Atlantyk, co byłoby pierwszym etapem wyprawy naokoło świata. O ile nam wiadomo, jest to pierwsza tego rodzaju podróż przedsięwzięta przez studencką załogę. Nie będzie ona chyba ostatnią i miejmy nadzieję, że podobny wyczyn, znajdzie niedługo naśladowców w Akad. Zw. Morskim.

KŁOPOTLIWE ZAGADNIENIE

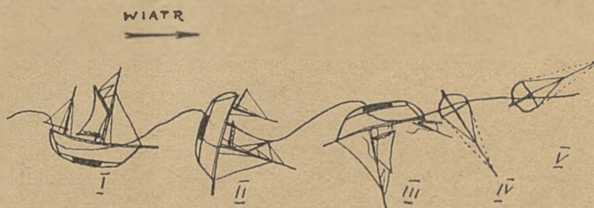
Podczas jednych z «sobotnich» regat, organizowanych przez Salcombe Sailing Club, jeden z jachtów typu jol został zdyskwalifikowany zato jedynie, że przy kursie na fordewind zrzucił całkowicie bezan, zostawiając grot i fok ustawione na motyla. Komitet regatowy orzekł, że nie mając płótna na rufie, jol przestał być jolem, a, co zatem idzie, nie odpowiadał wymogom klasy jachtów, stających do zawodów.

Pokrzywdzony właściciel zdyskwalifikowanego jola zapytuje na łamach angielskiej prasy fachowej, gdzie leży granica redukcji powierzchni ożaglenia podczas regat i dlaczego wobec tego wolno refować, a nawet zrzucać bezkarnie grot i inne żagle, skoro bezan jest nietykalny? Proponuje on dalej, aby załogi joli w czasie ciężkiej pogody na regatach rozpinały chusteczki do nosa między bomem i podstawą bezana, a uchronią się od dyskwalifikowania.

Ciekawe, co powiedzą na to stery miarodajne?

«SANDEFJORD» ROBI ZWROT PRZEZ KIL

Ciekawe opowiadanie p. Erling'a Tambs'a, ukazało się w jednym z numerów amerykańskiego pisma «Yachting», które opisuje jak należący do autora kecz «Sandefjord» wywrócił się kompletnie do góry dnem na środku Atlantyku. Jacht szedł do Ameryki, aby wziąć udział w regatach Newport Bergen, lecz wobec wypadku, w którym zginął nawet jeden z członków załogi, opóźnił się i przyszedł na start, kiedy reszta zawodników była już w drodze do Europy.



Na załączonym rysunku, który jest reprodukcją oryginalnego szkicu p. Tambs'a w «Yachting», widać dokładnie, co się stało. «Sandefjord» na podwójnie zrefowanym grocie uciekał przed wichurą, przechodzącą w prawdziwy huragan. W pewnej chwili, wskutek zapewne zbyt dużej prędkości, dziób zanurzył się zbyt głęboko w wodę, jacht utracił na chwilę szybkość i natychmiast stroma fala podbiła w górę rufę. Dopomogło jeszcze parcie wiatru na grot i tak oto, jak pokazano na szkicach II III i IV jacht wywinął koziołka przez dziób. Na szczęście balast okazał się dostatecznie duży, aby wyprostować kadłub jachtu przynajmniej częściowo, jak wskazano na szkicu V.

Bezan został złamany do tyłu w czasie przejścia rufy przez wodę, takelunek nadwyrężony w znacznym stopniu, grot żagiel wraz z bomem i gaflem zdemolowany całkowicie.

Całe szczęście, że po sztormie przyszedł okres ładnej pogody, załodze udało się poczynić odpowiednie reperacje i przybyć do Newport w niespełna 26 dni po wypadku.

Jest to jedyny w swoim rodzaju wypadek, jednak możliwość czegoś podobnego nastręcza pytanie, w jakim stopniu inne jachty są narażone na równie przykre incydenty. Jak wynika z opowiadania jacht sztormował na fordewind z niepomiernie dużą szybkością a oprócz tego, dzięki swemu krótkiemu i pękatemu kadłubowi, kiwał się silnie i był trudny w sterowaniu. Jakiekolwiek mijanie fal było w tych warunkach i przy tym kursie oczywiście niemożliwe. Wydoje się być rzeczą pewną, że tego rodzaju jacht jak «Vamarie» lub «Stormy Weather» o długim kadłubie, nawet przy zbyt dużej prędkości nie uległyby podobnemu wypadkowi, gdyż ich rufa raczej byłaby zalana przez falę, jak uniesiona przez nią tak silnie do góry.

Ciekawe zagadnienie, nad którem warto byłoby głębiej się zastanowić!

KRONIKA

KRONIKA WARSZAWSKIEGO ODDZ. A. Z. M.

Po sezonie żeglarskim w czasie którego oddział zajęty był współpracą z Zarządem Głównym przy realizacji obozów i organizowaniem kursów szkolenia żeglarskiego na Wiśle — przystąpiono do wewnętrznej pracy oddziału.

Pragnąc w ramach A. Z. M. skupić nowowstępującą na wyższe uczelnie młodzież, zwołano ogólnoakademickie zebranie informacyjne, którego celem było zapoznanie młodzieży akademickiej z zadaniami i działalnością A. Z. M,

Na zebraniu przemawiał z ramienia L. M. K., Dyr. Jan Dębski i kol. Jan Schulz z A. Z. M. W związku z zebraniem przeprowadzono propagandę w prasie warszawskiej, oraz na uczelniach zapomocą afiszów i ulotek.

Skolei ważną pracą, której przypisuje się duże znaczenie jest opracowanie dwóch ankiet A. Z. M. Jedną z nich przeznaczono wyłącznie dla członków organizacji, w której mają się wypowiedzieć na temat dalszego rozwoju i bolączek A. Z. M.

Druga ankieta obliczona na całą młodzież studjującą w Warszawie, ma na celu zorjentowanie się w jakim stopniu tkwi w młodzieży zainteresowanie morzem i kwestjami z niem związanemi. W związku z tem postanowiono zwrócić się do Min. W. R. i O. P. o zaaprobowanie tej ankiety, odzwierciadlającej wpływ zainteresowań morskich na studja, pracę naukową i społeczną młodzieży akademickiej.

Zarząd odddziału warszawskiego w trosce o przyszłość i dobro całości Ak. Zw. Morskiego, pragnąc, aby jaknajwiększa ilość młodzieży studjującej mogła znaleźć się w ramach A.Z.M.,—uchwalił poświęcić cały dochód z jednej imprezy w roku na powiększenie pełnomorskiego taboru, opodatkować na ten cel każdą imprezę i wezwać członków do dobrowolnych składek. Ponadto postanowiono zwrócić się do pozostałych oddziałów z apelem prowadzenia tej samej akcji na terenach im podległym.

«SZKWAŁ» WRÓCIŁ DO GDYNI

W dniu 30 września wrócił do Gdyni jacht Akademickiego Zw. Morskiego «Szkwał», który udał się na zakończenie sezonu żeglarskiego w rejs zagraniczny z załogą 8 osób, uczestników obozu żeglarskiego A. Z. M. w Jastarni.

Rejs na trasie Gdynia—Sztokholm — Visby—Gdynia trwał trzy tygodnie. Z Gdyni wyruszono przy bardzo szkwalistej pogodzie, która dała dobrą szkołę uczestnikom zagranicznej podróży.

Do Sztokholmu zawinięto po trzech dniach żeglugi. Tam wobec niepomyślnych komunikatów meteorologicznych, donoszących o sztormach na Bałtyku, musiano zatrzymać się przez cały tydzień. Czas ten poświęcono na zwiedzanie malowniczo położonej na wyspach pięknej stolicy, zwanej słusznie «Wenecją Północy» oraz na zorjentowanie się w tamtejszym rynku jachtowym, co jest konieczne ze względów na zamierzone powiększenie taboru żeglarskiego A. Z. M.

W drodze powrotnej zawadzono o Visby dla zabrania komunikatu meteorologicznego. Wskutek niepomyślnych wiadomości zatrzymano się w porcie, by przeczekać burzliwą pogodę.

Trasę Visby — Gdynia ukończono szczęśliwie — mimo sztormu, który schwycił «Szkwał» tuż pod Rozewiem.

III REGATY ŻEGLARSKIE W ŁĘGNOWIE

Przy nadzwyczaj pięknej pogodzie i lekkim wietrze, odbyły się III Międzyklubowe Regaty Żeglarskie o mistrzostwo m. Bydgoszczy, przy udziale załóg z Torunia, Gdańska, Chojnic, Chodzieży, Chełmna, Siemianowic i miejscowych. Razem było 33 jachtów żaglowych i 11 kajaków żaglowych.

Wynik regat był następujący:

Bieg jachtów o pow. żagla 10 mtr. kw. o tytuł mistrza m. Bydgoszczy. Piękną jazdą i doskonałym jachtem, zdobył tytuł mistrza m. Bydgoszczy Klub Żeglarski Chojnice, pod sterem p. Kalety.

W biegu jachtów o pow. żagla 15 mtr. kw. po zaciętej walce zdobył jacht sekcji żeglarskiej Klubu Kajakowego w Toruniu pod sterem p. Prassa, pierwsze miejsce.

W biegu jachtów o pow. żagla 20 mtr. kw. zajął 1 miejsce jacht «Maryla» Sekcji Żeglarskiej Klubu Kajakowego Toruń, pod sterem p. Brózdy.

W biegu jachtów o pow. żagla ponad 25 mtr. kw. 1-e miejsce zajął Klub Gimnazjalny Toruń—jacht «Śmigła», pod sterem p. Syczyło.

Ciekawy bieg kajaków żaglowych zdobyła załoga 16 Harc. Druż. Żegl. Bydgoszcz, pod sterem drh. Demela Miecz.

W biegu kajaków żaglowych typu «P 7» zdobyła 1 miejsce załoga Klubu Żeglarskiego Chojnice, pod sterem p. Lemańczyka.

Poczem nastąpiło rozdanie nagród.

Nadmienić wypada, że organizacja była bardzo sprawna, sprężysta i wzorowa.

Wszystkim ofiarodawcom nagród, oraz tym, którzy się przyczynili do wykonania tak sprawnych regat—Komenda 16 Harc. Druż. Żeglarskiej, która zorganizowała regaty, składa swoje harcerskie podziękowanie.

Redaktor: *Stanisław Zadrożny* Wydawca: *Liga Morska i Kolonjalna*

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-18. Konto P. K. O. 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17